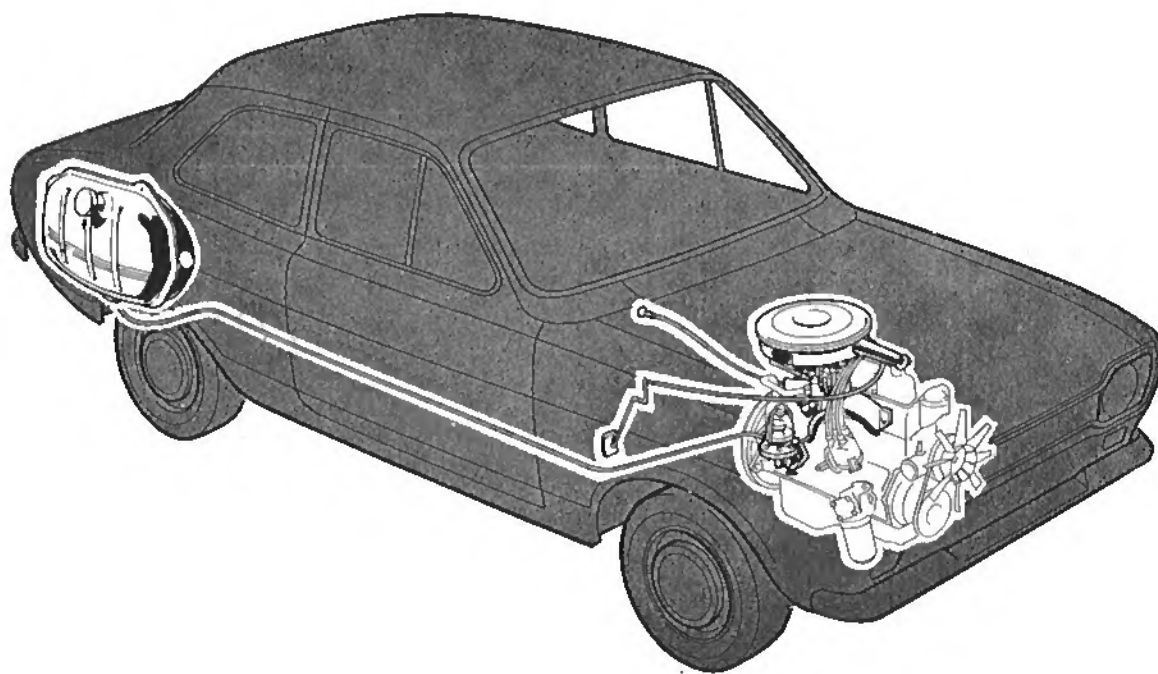


9

SYSTEME D'ALIMENTATION



FORD ESCORT

INDEX DE LA SECTION

DESCRIPTION GENERALE

SPECIFICATIONS SOMMAIRES

OPERATIONS D'ENTRETIEN & DE REPARATION

OPERATION 9000-A	SYSTEME D'ALIMENTATION & CARBURATEUR - NETTOYAGE
" 9002-A	RESERVOIR D'ESSENCE - DEPOSE & POSE
" 9170-A	TUBE D'AERATION DU RESERVOIR - DEPOSE & POSE
" 9273-A	MANOMETRE D'HUILE - DEPOSE & POSE
" 9275-A	JAUGE D'ESSENCE SUR RESERVOIR - DEPOSE & POSE
" 9278-A	CONTACTEUR DE LAMPE-TEMOIN DE PRESSION D'HUILE - REMPLACEMENT
" 9280-A	JAUGE D'ESSENCE - DEPOSE & POSE
" 9289-A	CANALISATION D'ESSENCE - DEPOSE & POSE
" 9289-A1	Supplément : confection de la canalisation
" 9289-B	<u>ENSEMBLE DE CANALISATION D'ESSENCE - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9289-A et A1)
" 9350-A	POMPE A ESSENCE - DEPOSE & POSE
" 9350-A1	Supplément : Diaphragme - Remplacement
" 9350-A2	Supplément : Mécanisme de la pompe à essence - Révision
" 9350-A3	Supplément : Clapets - Remplacement
" 9350-B	<u>DIAPHRAGME DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9350-A et A1)
" 9350-C	<u>MECANISME DE POMPE A ESSENCE - REVISION</u> (Comprend OPS 9350-A, A1 et A2)
" 9350-D	<u>CLAPETS DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9350-A et A3)
" 9350-E	<u>DIAPHRAGME & CLAPETS DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9350-A, A1 et A3)
" 9350-F	<u>POMPE A ESSENCE - REVISION</u> (Comprend OPS 9350-A, A1, A2 et A3)
" 9350-G	POMPE A ESSENCE - CONTROLE
" 9364-A	JOINT &/OU CUVE DU FILTRE A ESSENCE - REMPLACEMENT
" 9369-A	CANALISATION ENTRE POMPE & CARBURATEUR - DEPOSE & POSE
" 9369-A1	Supplément : Confection de la canalisation
" 9369-B	<u>CANALISATION ENTRE POMPE & CARBURATEUR - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9369-A et A1)

OPERATION	9425-A	COLLECTEUR D'ADMISSION - DEPOSE & POSE
"	9425-A1	Supplément : Remplacement du collecteur d'admission
"	9425-B	<u>COLLECTEUR D'ADMISSION - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9425-A et A1)
"	9428-A	COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT - DEPOSE & POSE
"	9441-A	JOINT DE COLLECTEUR D'ADMISSION - REMPLACEMENT
"	9448-A	JOINT DE COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT - REMPLACEMENT
"	9510-A	CARBURATEUR - DEPOSE & POSE - &/OU JOINT - REMPLACEMENT
"	9510-A2	Supplément : Joints du carburateur - remplacement
"	9510-A3	Supplément : carburateur - révision
"	9510-A4	Supplément : goujons de carburateur sur collecteur - remplacement
"	9510-A5	Supplément : collecteur d'admission - dépose et pose
"	9510-C	<u>JOINTS DU CARBURATEUR - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9510-A et A2)
"	9510-D	<u>CARBURATEUR - REVISION</u> (Comprend OPS 9510-A et A3)
"	9510-E	CARBURATEUR - MISE AU POINT
"	9533-A	GICLEURS & CUVE A NIVEAU CONSTANT - NETTOYAGE
"	9600-A	FILTRE A AIR - DEPOSE & POSE
"	9700-A	CABLE DE STARTER - REMPLACEMENT
"	9735-A	PEDALE & ARBRE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE
"	9735-A1	Supplément : coussinets de l'arbre de pédale d'accélérateur - Remplacement
"	9735-B	<u>COUSSINETS DE L'ARBRE DE PEDALE D'ACCELERATEUR - REMPLACEMENT</u> (Comprend OPS 9735-A et A1)
"	9735-C	PEDALE D'ACCELERATEUR - REGLAGE
"	9799-A	CABLE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE
"	9799-B	CABLE D'ACCELERATEUR - REGLAGE
"	9919-A	ARBRE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE

FORD ESCORT

DESCRIPTION GENERALE

Le système d'alimentation comporte un réservoir d'essence de 40,9 litres (9 Imp. gallons, 10,8 US gallons) logé sous l'aile arrière droite, dans le coffre à bagages. La goulotte de remplissage est d'une seule pièce avec le réservoir et comporte, sur le panneau supérieur d'aile, un bouchon de remplissage non ventilé. La ventilation du réservoir s'effectue grâce à une canalisation allant du sommet du réservoir au panneau inférieur arrière du coffre à bagages, où l'extrémité ouverte fait saillie sous le pare-choc. La jauge est située sur la face avant du réservoir et la canalisation d'essence à la partie inférieure.

Une canalisation de nylon relie le réservoir à une pompe mécanique à diaphragme, montée sur le côté droit du moteur et entraînée par l'arbre à cames. La pompe à essence comporte une crépine de gaze et une cuve de décantation inversée. En raison des exigences supérieures du moteur GT, la pompe de celui-ci possède une pression de refoulement plus forte. Une canalisation de caoutchouc nitrilé mène l'essence depuis la pompe jusqu'au carburateur : celui-ci est un Ford inversé à simple corps pour 1100 et 1300 cc (sauf GT) ou un Weber inversé à double corps pour le GT.

Le volet est commandé par une pédale d'accélérateur montée sur un arbre fixé sur le pédalier. Les mouvements de la pédale sont transmis au papillon par un câble relié d'une part à un levier solidaire de cet arbre, et à un arbre de papillon relié au carburateur, d'autre part. L'arbre de papillon est monté sur le couvre-culbuteurs ; il n'est donc pas affecté par les déplacements du moteur. Le starter est commandé par un câble allant d'un bouton situé sur la planche de bord au levier de starter prévu sur le carburateur.

Le filtre à air utilisé avec le carburateur Ford peut être à cartouche de gaze métallique ou de papier. Le moteur GT comporte uniquement le type à cartouche de papier.

Le mélange pénètre dans le moteur par un collecteur d'admission en aluminium coulé; un collecteur à grand rendement est monté sur le moteur GT. Les gaz d'échappement sortent par un collecteur de fonte (1100 et 1300 cc sauf GT); le GT est équipé d'un collecteur d'échappement à branches multiples.

RESERVOIR D'ESSENCE

Le réservoir d'essence logé dans le coffre à bagages, sous l'aile avant droite, possède une goulotte de remplissage incorporée. Cette goulotte porte un bouchon de remplissage non ventilé situé sur le panneau supérieur de l'aile arrière droite. La ventilation du réservoir s'effectue grâce à une canalisation allant du sommet du réservoir au panneau inférieur arrière du coffre à bagages, où l'extrémité ouverte fait saillie sous le pare-choc. L'alimentation d'essence se fait par un tube raccordé sur la partie inférieure du réservoir.

Le volume d'essence contenu dans le réservoir est mesuré électriquement par une jauge située sur le tableau de bord, l'émetteur se trouvant sur la face avant du réservoir. Cette jauge fonctionne sous tension réduite grâce à un régulateur monté derrière le compteur de vitesse. Le régulateur de tension des instruments abaisse la tension à 5 V et empêche ainsi les erreurs de lecture qui pourraient être provoquées par l'insuffisance ou les fluctuations de tension de la batterie.

L'émetteur se compose d'un flotteur et d'un rhéostat. Le flotteur est monté sur un bras pivotant raccordé au curseur du rhéostat. Quand le flotteur monte ou descend suivant le niveau de l'essence, la résistance du rhéostat varie, et la tension appliquée au bimétal de la jauge varie en proportion, indiquant ainsi le volume contenu dans le réservoir.

L'aiguille de la jauge demeure stable malgré les mouvements de la voiture, car les légères variations de tension causées par le déplacement du flotteur ne réagissent pas assez rapidement pour provoquer le déplacement de l'aiguille sur une jauge du type bimétal.

Jauge d'Essence et Emetteur - Dépannage

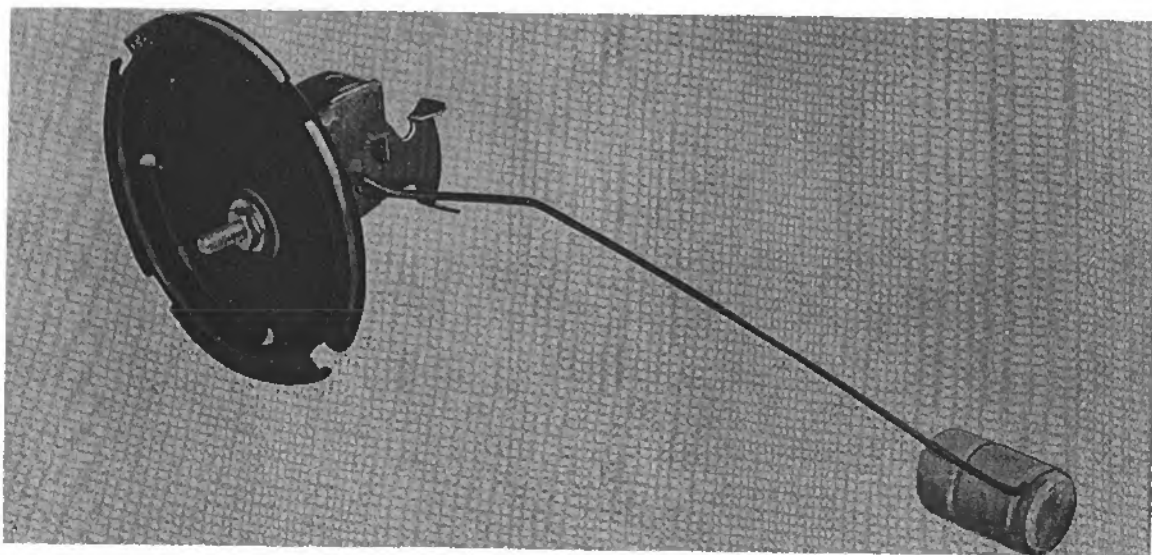
Etablir le circuit d'allumage et débrancher le fil de l'émetteur de la jauge. L'aiguille de la jauge doit alors indiquer "Vide". Mettre le même fil à la masse : l'aiguille doit indiquer la contenance maximum. Ces déplacements de l'aiguille indiquent immédiatement que la jauge fonctionne bien. C'est donc que l'émetteur doit être remplacé, à moins que le fil ne soit défectueux. Si la jauge d'essence et le thermomètre (s'il en existe un) cessent de fonctionner ou, au contraire, indique le maximum en permanence, contrôler le régulateur de tension des instruments, logé derrière le compteur de vitesse.

Réparation du Réservoir

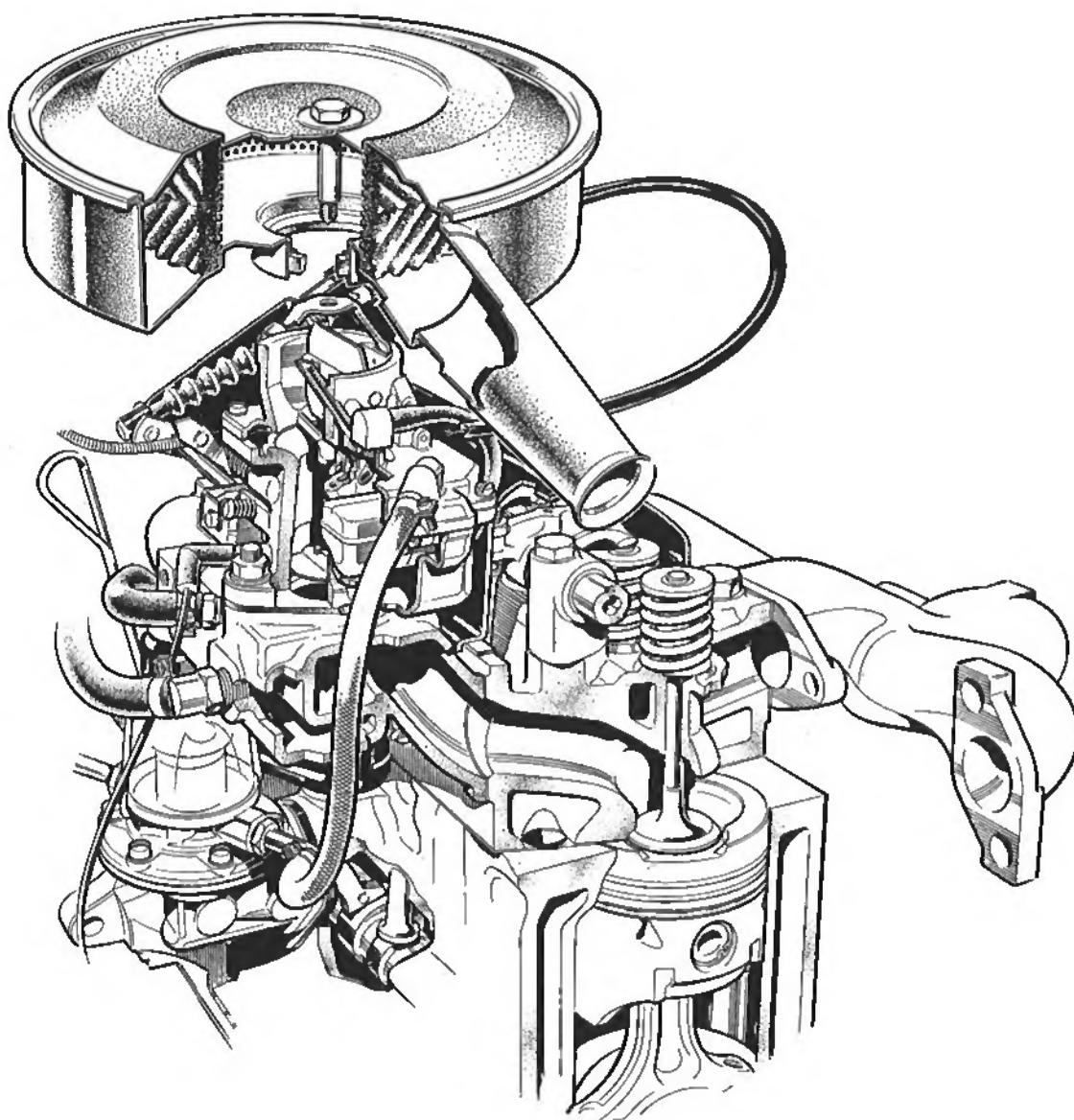
NOTE.- Ne jamais entreprendre aucune réparation comportant l'emploi de la chaleur sur un réservoir, tant que ce réservoir n'a pas été rendu inoffensif. C'est là, pour bien des pays, une obligation légale. Pour le Royaume Uni, la Section 31 (4) du Factories Act de 1961 spécifie que :

"Aucun bac, réservoir ou récipient contenant ou ayant contenu des substances explosibles ou inflammables ne fera l'objet

- (a) d'opérations de soudure ou de brasage
- (b) d'opérations de découpage comportant l'emploi de la chaleur
ou
- (c) d'aucune opération comportant l'emploi de la chaleur dans le but de dissocier ou de déposer le réservoir ou une de ses parties;



Emetteur de jauge à essence



Carburation - Moteurs 1100 et 1300 cc Haute et Basse Compression

avant que toutes les mesures possibles n'aient été prises pour éliminer le produit et ses vapeurs ou pour les rendre inexplosibles ou ininflammables; et une fois qu'un bac, réservoir ou récipient aura été soumis à une des opérations citées, il ne devra recevoir de matières explosibles ou inflammables qu'une fois le métal suffisamment refroidi pour qu'il ne puisse pas mettre le feu à ces matières".

Il existe deux méthodes principales pour rendre le réservoir inoffensif :

1. Traitement par la vapeur

Déposer le bouchon de remplissage et l'émetteur de la jauge et vider le réservoir aussi complètement que possible. Soumettre ensuite le réservoir à la vapeur sous basse pression pendant deux heures au moins. Poser le réservoir de telle façon que la condensation puisse s'écouler librement; de cette façon, les dépôts et les boues non volatilisés par la vapeur sont entraînés au cours du traitement.

2. Traitement par l'Ebullition

Déposer le bouchon de remplissage et l'émetteur de la jauge, et vider le réservoir. Plonger complètement le réservoir dans l'eau bouillante contenant un détergent ou un dégraissant alcalin efficace; l'eau doit à la fois remplir et entourer le réservoir. Faire bouillir deux heures au moins.

A titre de précaution supplémentaire, les réservoirs d'essence, aussitôt déposés, doivent recevoir une étiquette indiquant "VAPEUR D'ESSENCE". Après le passage à la vapeur ou à l'eau bouillante, on attachera sur le réservoir une étiquette signée et datée attestant ce traitement.

Si l'on est obligé de couper dans un réservoir sans l'avoir d'abord passé à la vapeur ou à l'eau bouillante, utiliser un outil produisant peu d'étincelles, fait d'une matière telle que le bronze au béryllium.





POMPE A ESSENCE

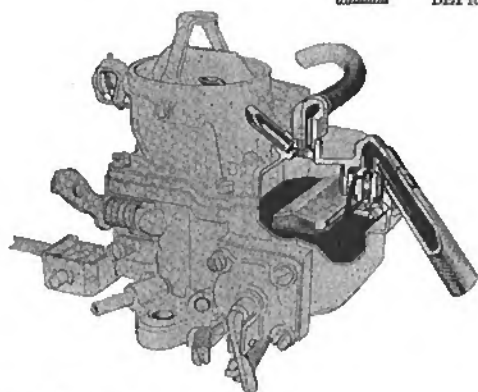
La pompe à essence s'amorce d'elle-même; elle est mue par un bras à ressort, depuis un excentrique de l'arbre à cames du moteur. Il existe deux types de pompe : celle du moteur GT offre une pression de refoulement supérieure. La pompe à haute pression est identifiée par une touche de peinture VERTE au voisinage de la sortie d'essence. L'autre pompe ne porte aucun repère.

La pompe se compose de deux pièces moulées constituant le corps supérieur et le corps inférieur. Le corps inférieur reçoit le bras de commande et le diaphragme; il comporte une bride pour la fixation de la pompe sur le moteur. Le bras de commande comporte un levier comprimé par un ressort et portant sur l'excentrique de l'arbre à cames, et une bielle reliée à la tige du diaphragme. L'action du bras se réduit à tirer le diaphragme vers le bas; le diaphragme remonte sous l'action d'un ressort. Comme la bielle est distincte du levier, la pompe "fait roue libre" quand la cuve du carburateur est pleine.

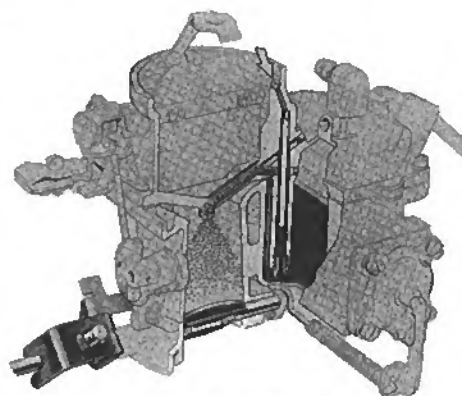
Le corps supérieur contient les ensembles de clapets ; qui ne sont fournis que montés. Chaque ensemble se compose d'une petite cage de laiton enfermant le clapet et son ressort; le même ensemble peut servir pour l'entrée ou pour la sortie. Les lumières d'entrée et de sortie, taraudées, acceptent les raccords de canalisation normalisés. Un court tube coudé, qui reçoit le tuyau renforcé en caoutchouc nitrilé allant au carburateur, est monté sur la lumière de sortie; son extrémité est inclinée dans le sens opposé au moteur, à 45° de la verticale. La canalisation de nylon venant du réservoir est directement raccordée avec l'entrée de la pompe. Le corps supérieur porte en outre une cuve de décantation retournée et une crépine de gaze assurant le filtrage primaire.

FORD ESCORT

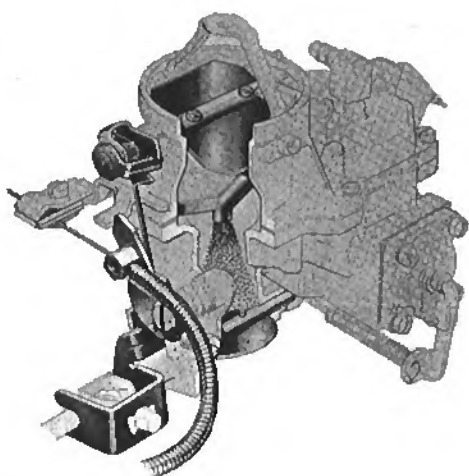
-  AIR
-  ESSENCE
-  MELANGE AIR/ESSENCE
-  DEPRESSION



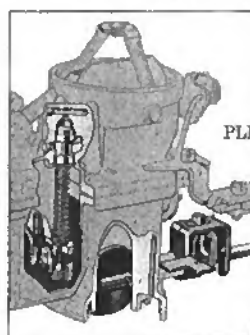
ALIMENTATION



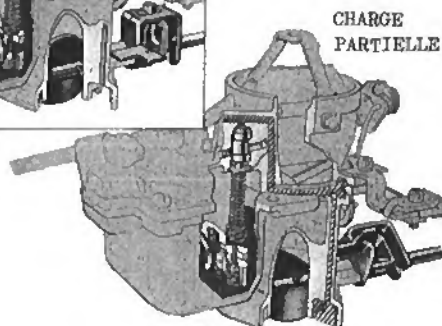
CIRCUIT PRINCIPAL



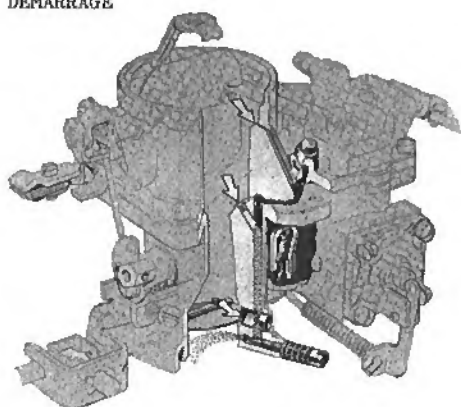
DEMARRAGE



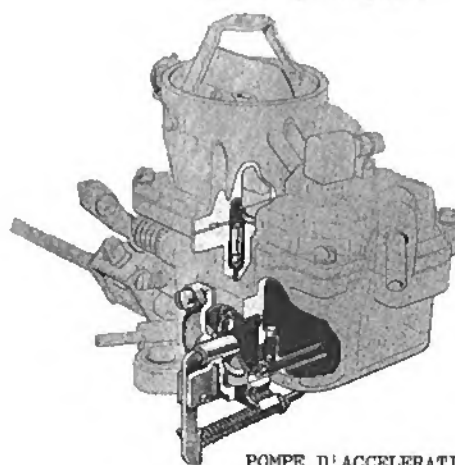
PLEINE CHARGE



CHARGE PARTIELLE



RALENTI



POMPE D'ACCELERATION

Fonctionnement du Carburateur Ford

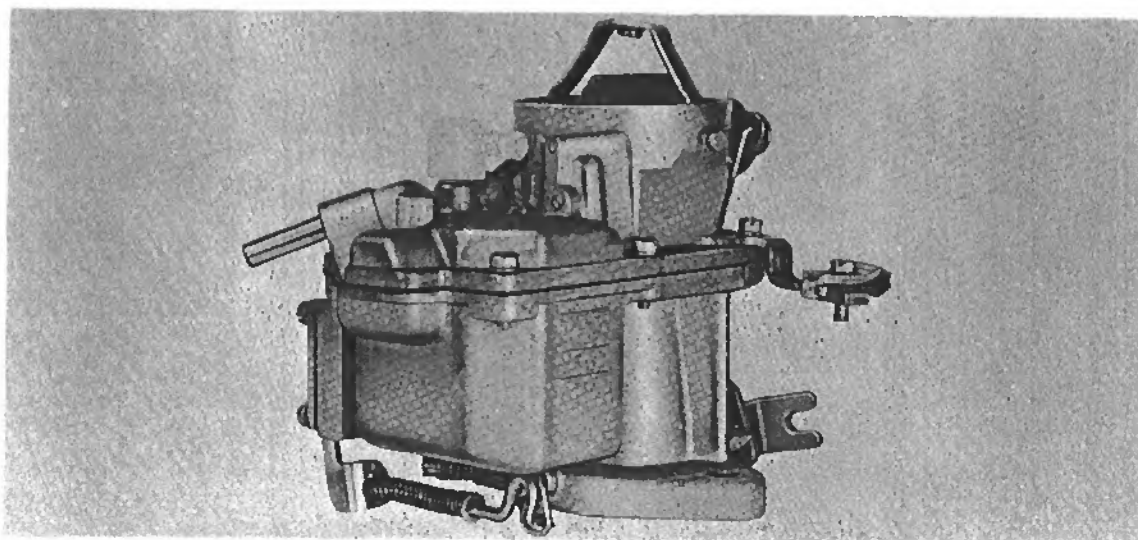
CARBURATEUR FORD

Les carburateurs des moteurs 1100 cc et 1300 cc (sauf GT) sont des Ford inversés à simple corps avec gicleur de ralenti, gicleur normal et gicleur de puissance et pompe d'accélération à diaphragme. Le départ à froid est réalisé grâce à un starter à étrangleur semi-automatique. La cuve à niveau constant est mise à l'air libre intérieurement par un tube débouchant dans la prise d'air du carburateur, et extérieurement par un tube raccordé à un adaptateur sur le couvercle de la cuve.

Le carburateur se compose de deux pièces moulées formant le corps supérieur et le corps inférieur. Le corps supérieur contient le couvercle de la cuve à niveau constant, les supports du pivot de flotteur, le raccord d'entrée d'essence, le filtre de gaze, le pointeau à ressort, la prise d'air, le volet de starter, le circuit principal et le clapet de puissance avec son bec de décharge, le gicleur de ralenti et le premier calibrage d'air du circuit de ralenti, ainsi que le bec de décharge de la pompe d'accélération. Le corps inférieur contient la cuve à niveau constant, l'alésage central avec buse incorporée, le volet des gaz, son axe et son levier, l'orifice de décharge du ralenti et la fente de progression, les vis de réglage, la pompe d'accélération, la prise de dépression de l'allumeur et la bielle de starter.

Dans le carburateur 1100 cc, l'alésage central et la buse sont plus petits que ceux du carburateur 1300 cc. De même, certains moteurs 1100 cc comportent un système de ventilation positif et, dans ce cas, on utilise une version spéciale de ce carburateur réduisant les émissions; ce dispositif est standard sur 1300 cc. Dans chaque cas, les carburateurs peuvent être identifiés grâce au numéro poinçonné sur le couvercle de la cuve.

Le réglage du ralenti est assuré par la vis de contrôle de volume et la vis de butée. La position du flotteur, la fermeture du volet de starter, le ralenti accéléré et la course de la pompe d'accélération se règlent en cintrant les pattes et les tringles de commande de la manière indiquée.



Carburateur Ford

FORD ESCORT

CARBURATEUR WEBER

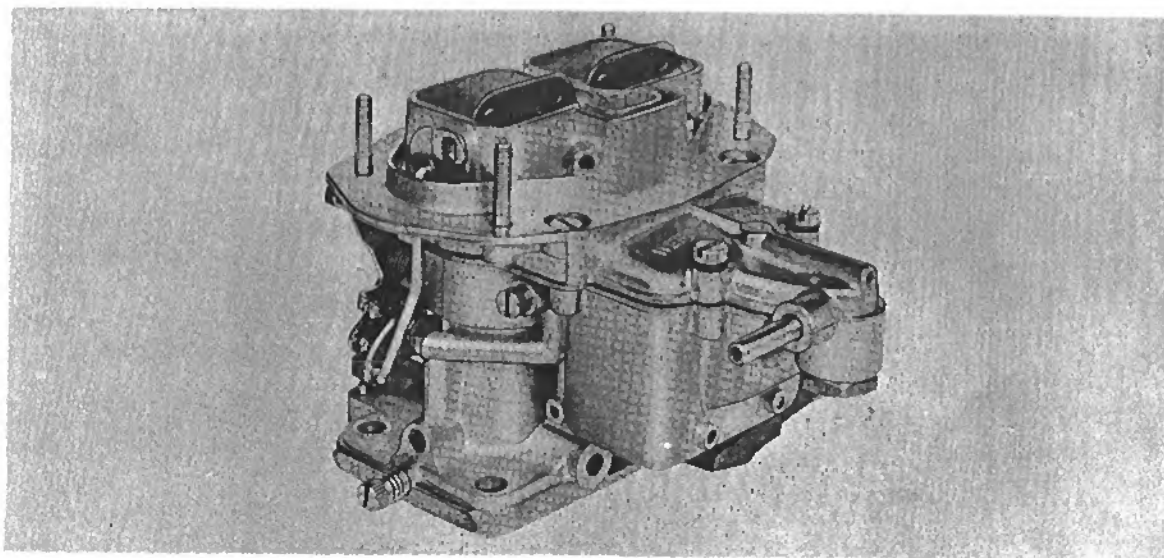
Le moteur GT est équipé d'un carburateur Weber inversé à double corps. Ce carburateur comporte un circuit de ralenti, un circuit normal, un circuit enrichisseur à pleine charge et une pompe d'accélération à diaphragme. Le départ à froid est assuré par un starter semi-automatique à étrangleur. La cuve à niveau constant est ventilée par l'intérieur. Ici encore, le carburateur se compose de deux pièces moulées formant le corps supérieur et le corps inférieur. Le corps supérieur contient le couvercle de la cuve à niveau constant, les supports du pivot de flotteur, le raccord d'arrivée d'essence, le filtre de gaze, le pointeau et son ressort, les deux prises d'air et les volets de starter. Le corps inférieur contient la cuve à niveau constant, la pompe d'accélération, les deux alésages centraux avec buses principales incorporées, les volets des gaz, leurs arbres et leurs leviers.

Les volets des gaz ne s'ouvrent pas simultanément; le volet primaire s'ouvre d'abord, puis le secondaire, mais les deux volets atteignent la pleine ouverture en même temps. Les alésages centraux et les volets ont le même diamètre, mais la buse primaire est plus petite que la secondaire. Chaque corps comporte une buse primaire et une buse auxiliaire.

Tous les circuits du carburateur se trouvent dans le corps inférieur : le système principal, le ralenti et la progression agissent sur les deux corps, tandis que le réglage du ralenti affecte uniquement le corps secondaire. Le système d'enrichissement à pleine charge affecte l'alésage du secondaire, tandis que la pompe d'accélération agit sur le corps primaire.

Une prise de vide destinée à l'allumeur est prévue; la timonerie du starter est montée sur le corps inférieur. Le numéro d'identification du carburateur est poinçonné sur la bride de fixation.

Le réglage du ralenti est assuré par la vis de richesse et la vis de butée du volet. Pour régler la hauteur du flotteur, le ralenti accéléré, la fermeture du volet de starter et son ouverture, on cintre les supports, les tringles et les ergots de la manière spécifiée.



Carburateur Weber

Pour modifier la course de la pompe d'accélération, on modifie la position du pivot du levier de la pompe. Deux positions sont prévues : elles sont numérotées 1 et 2. Ces chiffres sont venus de fonderie sur le couvercle de la pompe, au voisinage des trous d'axe correspondants. Le réglage normal correspond au trou inférieur (N°2).

Pour modifier le réglage (climats très chauds), chasser l'axe à l'aide d'une bouterolle. Introduire l'extrémité non cannelée de l'axe dans l'autre trou et emmancher l'axe dans le couvercle jusqu'à ce que l'extrémité cannelée affleure le corps.

FILTRE A AIR

Le filtre à air du carburateur Ford se monte directement sur la prise d'air du carburateur; il est fixé par un boulon pris sur un support, sur le corps supérieur du carburateur. Ce support fait partie du corps supérieur : il est solidement fixé par deux axes emmanchés dans la pièce moulée, de chaque côté de la prise d'air. Un joint de caoutchouc monté dans le corps du filtre à air assure l'étanchéité sur le bord de la prise d'air du carburateur.

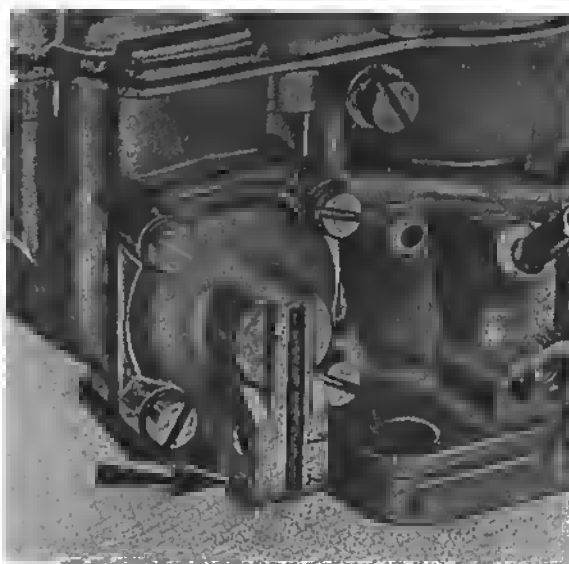
L'air pénètre dans le filtre par un conduit solidement assemblé sur la cuve et orienté vers l'avant du compartiment moteur. Il se filtre à travers une cartouche de gaze métallique huilée ou à travers une cartouche de papier.

Sur GT, le filtre à air à cartouche de papier est fixé sur des goujons noyés dans le couvercle de la cuve du carburateur. Dans ce cas encore, la prise d'air est tournée vers l'avant.

Nettoyage et Inspection

La cartouche du filtre à air doit être extraite aux périodes normales d'entretien, et même plus souvent si l'atmosphère est normalement très chargée de poussière; nettoyer et vérifier la cartouche.

Réglage de la pompe d'accélération - Weber



FORD ESCORT

Cartouche de Gaze Métallique

Rincer à l'essence la cartouche et la cuve du filtre à air. Laisser sécher la cartouche, puis la saturer d'huile à moteur. Essorer l'excédent d'huile et remonter le filtre sur le carburateur.

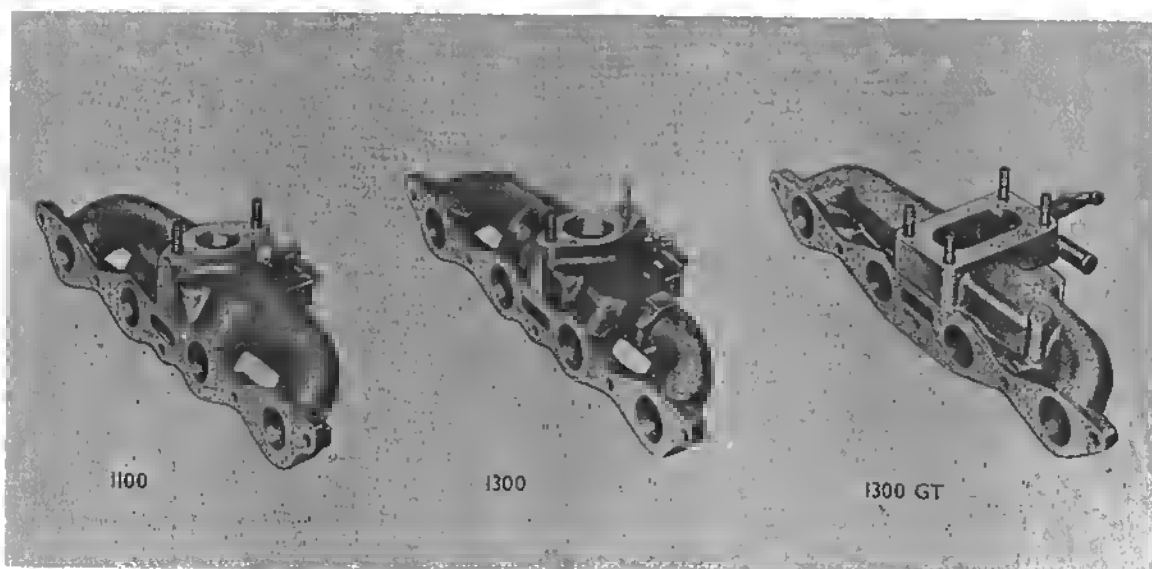
Cartouche de Papier

L'inspection des cartouches sèches de papier consiste à les examiner devant une source lumineuse pour déceler les fissures, déchirures, piqûres ou déformations; chacun de ces défauts entraîne le remplacement de la cartouche. Ne jamais nettoyer les cartouches de papier avec un solvant inflammable ou une solution détergente. De même, il ne faut huiler ni la cartouche ni la cuve du filtre. Pour nettoyer les cartouches sèches de papier, appliquer une des méthodes suivantes :

1. Appliquer sur la cartouche un jet d'air comprimé en sens inverse de l'aspiration (en d'autres termes, souffler de l'intérieur vers l'extérieur). Maintenir la soufflette à 13-15 mm (5-6") au moins de la cartouche, et ne pas dépasser une pression de 7 kg/cm² (100 psi).
2. Tenir la cartouche verticale et la heurter doucement contre une surface horizontale et lisse jusqu'à ce que toute la poussière soit tombée.

COLLECTEURS d'ADMISSION

Les collecteurs d'admission sont faits d'aluminium coulé; ils comportent une lumière distincte par cylindre. Ces lumières sont plus petites pour le moteur 1100 cc. Sur le moteur GT, le collecteur comporte une gaine distincte depuis le carburateur jusqu'à chaque lumière. Sur GT, le socle du carburateur comporte une bride à quatre goujons pour le carburateur à double corps; les collecteurs des moteurs normaux 1100 et 1300 cc équipés du carburateur à simple corps ne possèdent que deux goujons.



Collecteurs d'admission

Les collecteurs d'admission 1100 et 1300 cc (sauf GT) sont identifiés grâce au numéro venu de fonderie (2733E-9425-A et 2735E-9425-B respectivement).

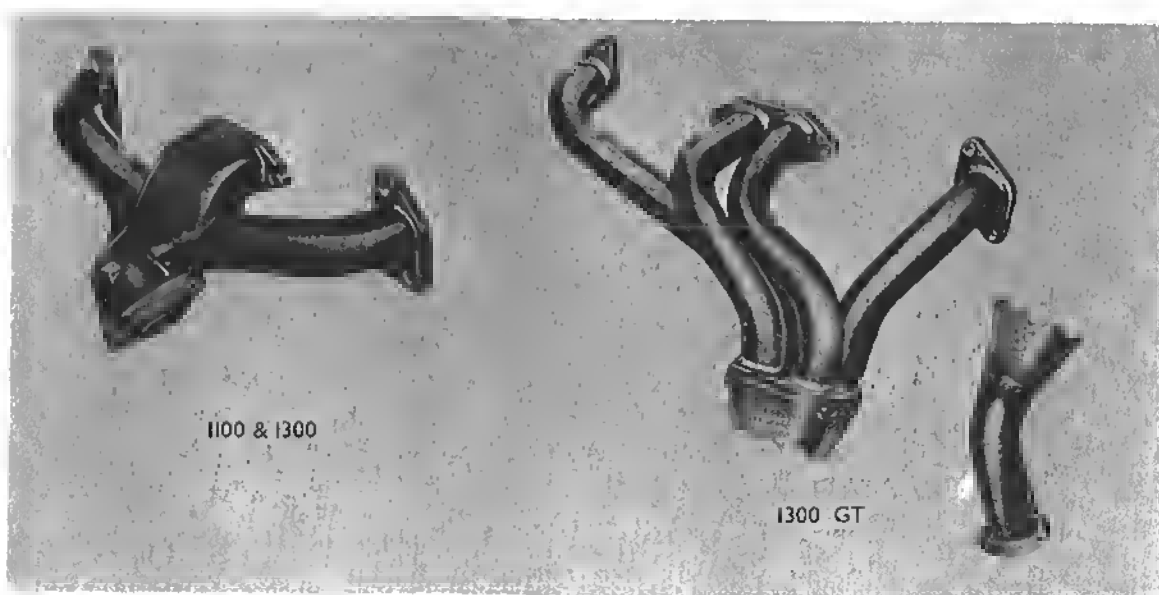
Les passages d'eau ménagés dans le collecteur assurent le chauffage du socle du carburateur; un trou taraudé prévu dans cette chemise d'eau permet de raccorder le réchauffeur intérieur de la voiture. Un trou taraudé, pratiqué dans la bride de fixation du carburateur, assure la communication avec le circuit de ventilation positive quand celui-ci existe. Le joint du collecteur est en matière plastique.

COLLECTEURS D'ÉCHAPPEMENT

Sur les moteurs 1100 et 1300 cc (sauf GT) le collecteur d'échappement est en fonte; il comporte une lumière séparée pour les cylindres 1 et 4 et des lumières jumelées pour les cylindres 2 et 3. La sortie unique du collecteur présente une bride venue de fonderie avec fixation par deux goujons sur le tube d'échappement.

Sur GT, le collecteur d'échappement multibranche sans freinage des gaz est constitué par des tubes d'acier soudés, à raison d'un par cylindre. Ces tubes se raccordent à une boîte de jonction assurant la sortie commune. Le collecteur est fixé sur la culasse par des brides soudées à l'extrémité des tubes. Un collet battu sur la sortie assure le raccordement avec le tube d'échappement.

Le joint du collecteur d'échappement est fait d'amiante renforcé de chaque côté par une plaque d'acier perforée. S'assurer que le joint central est correctement orienté, car la bride centrale n'est pas symétrique.



Collecteurs d'échappement

FORD ESCORT

SPECIFICATIONS SOMMAIRES

ENTRETIEN PERIODIQUE

Aux premiers 1000 km (500 miles)

Eliminer le dépôt de la cuve de la pompe à essence

Régler le ralenti du carburateur

Tous les 8000 km (5000 miles) ou tous les 6 mois

Eliminer le dépôt de la cuve de la pompe à essence

Inspecter le câble d'accélérateur et régler le cas échéant

Nettoyer la cartouche du filtre à air

Régler le ralenti du carburateur

Tous les 24000 km (15000 miles) ou tous les 18 mois

Remplacer la cartouche de papier du filtre à air (le cas échéant)

SPECIFICATIONS

Capacité du réservoir d'essence..... 40,9 litres (9 Imp. gallons, 10,8 US gallons)

<u>Carburateur Ford</u>	<u>1100 cc</u>	<u>1300 cc</u>
Numéro - standard.....	C7AH-9510-A }	C7AH-9510-B
réduction d'émission.....	C7AH-9510-E }	
Diamètre de l'alésage central.....	30 mm	34 mm
Diamètre de la buse.....	21,5 mm	25 mm
Gicleur principal - standard.....	1,12 mm }	1,32 mm
réduction d'émission.....	1,17 mm }	
Régime du ralenti.....	580 - 620 tm	
Ralenti accéléré - standard.....	900-1100 tm }	1100-1300 tm
grand froid	1100-1300 tm }	
Réglage du flotteur (en haut).....	28,5-29,0 mm (1.12-1.14")	
(en bas).....	35,0-35,5 mm (1.38-1.40")	
Fermeture du volet de starter.....	3,5-4,0 mm (.14-.16")	
Course de la pompe d'accélération.....	3,2-3,5 mm (.126-.136")	
Ressort de la pompe d'accélération	Rouge	

Carburateur Weber

Numéro d'identification.....	32-DPE	
	<u>Primaire</u>	<u>Secondaire</u>
Diamètre des buses.....	23	24
Gicleur principal.....	125	115
Gicleur de correction d'air.....	135	160
Tube d'émulsion : type.....	F6	F6
Gicleur d'essence du ralenti.....	50	45

Gicleur de pompe d'accélération.....	60
Pointeau.....	2,0 mm
Régime de ralenti.....	680-720 tm
Régime de ralenti accéléré.....	1100-1300 tm
Réglage du ralenti accéléré.....	0,9 mm #
Hauteur du flotteur.....	7-7,5 mm
Course du flotteur.....	8 mm
Fermeture du volet de starter.....	5 mm
Ouverture du volet de starter.....	7,5-8,5 mm avec levier ramené en arrière de 10 mm

Pompe à essence

Repérage couleur - sauf GT.....	Néant
GT.....	VERT
Pression de sortie - sauf GT.....	0,07-0,14 kg/cm ² (1-2 psi)
GT.....	0,25-0,35 kg/cm ² (3½-5 psi)
Dépression à l'entrée - tous types.....	216 mm Hg (8.5")

Couples de serrage (m.kg - lb.ft)

Pompe à essence.....	5/16-18 UNC	1,66-2,07 (12-15)
Ecrous de collecteur.....	5/16-24 UNF	2,07-2,49 (15-18)
Boulons de collecteur.....	5/16-18 UNC	2,07-2,49 (15-18)
Filtre à air (sauf GT).....	1/4-20 UNC	0,42-0,69 (3-5)
Corps de filtre à air (GT seulement).....	5x0,8 mm	0,35-0,42 (2,5-3)
Couvercle de filtre à air (GT seulement).....	5/16-24 UNF	0,69-0,97 (5-7)

FORD ESCORT

OPERATIONS D'ENTRETIEN & DE REPARATION

OP 9000-A SYSTEME D'ALIMENTATION & CARBURATEUR - NETTOYAGE

(Y compris : déposer le filtre à air, le couvercle de la cuve, nettoyer tous les gicleurs et passages, toutes les canalisations d'essence, les filtres et la cuve de décantation, nettoyer ou remplacer la cartouche du filtre à air, vidanger et rincer le réservoir d'essence, filtrer le carburant et le reverser dans le réservoir).

1. Placer un récipient approprié sous la sortie du réservoir, débrancher la canalisation et vidanger le réservoir.
2. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.
3. Déposer le filtre à air, voir Opération NO 9600-A sous-sections 1 à 3.
4. Nettoyer la cartouche du filtre à air. Si le filtre est fait de gaze métallique, rincer à l'essence la cartouche et le corps et laisser sécher. Plonger la cartouche dans l'huile à moteur et la faire égoutter avant de la remonter dans la cuve du filtre. Secouer la cartouche de papier ou la souffler à l'air comprimé. La remplacer le cas échéant.
5. Débrancher la canalisation d'essence et déposer le corps supérieur du carburateur. Cette dépose démasque le clapet de décharge de la pompe d'accélération (Carburateur Ford seulement). NE PAS EXTRAIRE ce clapet de son siège : il pourrait tomber dans le moteur et y causer des dégâts sérieux.
6. Nettoyer à l'essence la cuve du carburateur. Souffler les gicleurs et les passages. Nettoyer la crépine de gaze située au-dessus du boîtier du pointeau sur carburateur Ford et sous le raccord d'arrivée d'essence dans le carburateur Weber.
7. Remonter le corps supérieur du carburateur, sans brancher la canalisation d'essence.
8. Déposer la canalisation reliant la pompe au carburateur et la souffler à l'air comprimé. Remonter la canalisation et raccorder les deux extrémités.
9. Débrancher la canalisation reliant le réservoir à la pompe et la souffler à l'air comprimé. Rebrancher la canalisation sur la pompe.
10. Déposer la cuve de décantation et la crépine de la pompe, les souffler ou les rincer à l'essence et les remonter sur la pompe.
11. Remonter le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 4 à 6.
12. Rincer le réservoir et rebrancher la canalisation.
13. Filtrer le carburant et le reverser dans le réservoir.
14. Déposer les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9002 A RESERVOIR D'ESSENCE - DEPOSE & POSE

(Y compris : vidanger l'essence, déposer, nettoyer à la vapeur, sécher et reposer le réservoir, déposer et reposer l'émetteur de la jauge, filtrer le carburant et le reverser dans le réservoir).

Outils nécessaires

P.9084 ou P.9082 Clé pour bague de serrage d'émetteur de jauge à essence.

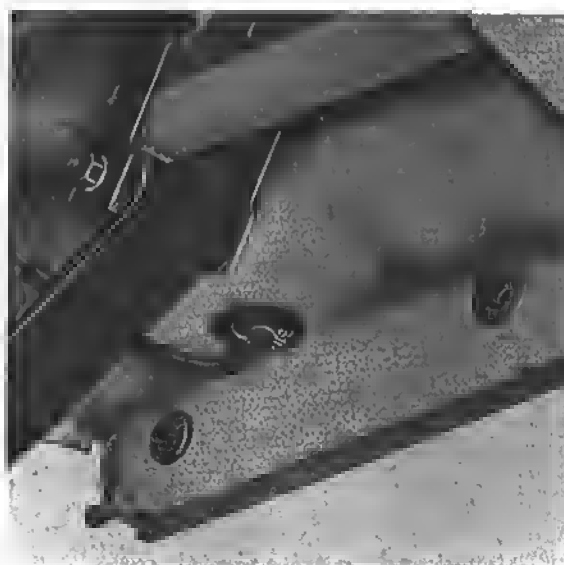
Dépose

1. Placer un récipient approprié sous la sortie du réservoir d'essence et débrancher la canalisation pour vidanger le réservoir.
2. Ouvrir le coffre à bagages et soulever le couvercle.
3. Débrancher le fil de l'émetteur et le tube d'aération du réservoir. Déposer le bouchon de remplissage.
4. Extraire les boulons de fixation, deux à l'intérieur du coffre à bagages et deux sous la tôle de plancher; déposer le réservoir. Fixer sur le réservoir une étiquette signalant la présence de vapeurs d'essence.
5. Déposer l'émetteur de la jauge à l'aide de l'outil N° P-9084 ou P-9082.
6. Si le réservoir doit être réparé à chaud, le passer à la vapeur ou dans l'eau bouillante contenant de l'alcali ou du détergent pendant au moins deux heures avant de rien entreprendre. Une fois le réservoir passé à la vapeur, attacher une étiquette indiquant le fait.

Repose

7. Monter un joint neuf sur l'émetteur de la jauge, présenter l'émetteur dans le réservoir et l'immobiliser en place, le flotteur pendant, à l'aide de l'outil P.9084 ou P.9082.
8. S'assurer que l'ocillet de caoutchouc monté sur la caisse, au passage de la goulotte de remplissage, est présent et en bon état. Le remplacer le cas échéant.
9. Remonter le réservoir dans le coffre à bagages, en s'assurant que les entretoises et les rondelles sont à leur place aux quatre points de montage.
10. Brancher le fil de l'émetteur, le tube d'évent du réservoir et le tuyau d'essence; vérifier la présence de l'ocillet de caoutchouc.

Canalisation d'essence et boulons inférieurs de fixation du réservoir d'essence.



FORD ESCORT

11. Filtrer l'essence et la verser dans le réservoir; vérifier l'étanchéité, réparer s'il y a lieu.
12. Fermer le couvercle du coffre et poser le bouchon de remplissage.

OP 9170-A TUBE D'AERATION DU RESERVOIR - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Séparer du réservoir le tuyau d'aération.
2. Ouvrir le collier du tuyau; extraire le tuyau de son oeillet de caoutchouc.

Repose

3. Vérifier la position de l'oeillet de caoutchouc dans le panneau inférieur du coffre; passer le tube d'aération à travers.
4. Brancher le tube sur le réservoir et le prendre dans son collier.

OP 9273-A MANOMETRE D'HUILE - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Débrancher le câble du compteur.
2. Extraire les vis du tableau de bord (deux en haut, deux en bas). Ecarter le tableau de la planche de bord.
3. Débrancher la canalisation du manomètre.
4. Déposer la lunette du tableau. Noter que la glace et la lunette intérieure sont pincées entre la lunette extérieure et le cadran et qu'elles sont maintenant libres.
5. Extraire du tableau le manomètre d'huile.

Repose

6. Monter le manomètre sur le tableau.
7. Présenter la glace entre les lunettes intérieure et extérieure; adapter les lunettes sur le tableau.
8. Rebrancher le tube du manomètre d'huile.
9. Remonter le tableau sur la planche de bord.
10. Rebrancher le câble de compteur.

OP 9275-A JAUGE D'ESSENCE SUR RESERVOIR, DEPOSE & POSE (Y compris vidanger l'essence, la filtrer et la verser dans le réservoir)

Outils nécessaires

P.9084 Clé pour bague de serrage d'émetteur de jauge à essence

Dépose

1. Placer un récipient approprié sous la sortie du réservoir d'essence et débrancher la canalisation pour vidanger le réservoir.
2. Ouvrir le coffre à bagages et soulever le couvercle.
3. Débrancher le fil de l'émetteur de la jauge.
4. Déposer l'émetteur de la jauge à l'aide de l'outil P.9084. Il peut être nécessaire de retourner la pièce pour l'extraire du réservoir.

Repose

5. Monter un joint neuf sur l'émetteur de la jauge, présenter l'émetteur dans le réservoir et l'immobiliser en place, flotteur en bas, à l'aide de l'outil P.9084.
6. Brancher le fil de l'émetteur et la canalisation d'essence.
7. Déposer le bouchon de remplissage, filtrer l'essence et la verser dans le réservoir. Vérifier l'étanchéité et réparer s'il y a lieu.
8. Fermer le couvercle du coffre et reposer le bouchon de remplissage.

OP 9278-A CONTACTEUR DE LAMPE-TEMOIN DE PRESSION D'HUILE - REMPLACEMENT

Dépose

1. Débrancher le fil sur le contacteur de la lampe-témoin.
2. Extraire du bloc-cylindres le contacteur de la lampe-témoin de pression d'huile.

Pose de l'émetteur de jauge à essence



FORD ESCORT

Repose

3. Monter sur le bloc-cylindres l'émetteur de pression d'huile neuf.
4. Brancher le fil sur l'émetteur de pression d'huile.

OP 9280-A JAUGE D'ESSENCE - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Débrancher le câble de compteur.
2. Extraire les vis fixant le tableau de bord, deux en haut et deux en bas. Ecarter le tableau de la planche de bord.
3. Déposer la lunette du tableau. Noter que la glace et la lunette intérieure sont pincées entre la lunette extérieure et le cadran et qu'elles sont maintenant libres.
4. Débrancher les fils de la jauge d'essence.
5. Extraire du tableau la jauge d'essence.

Repose

6. Monter la jauge sur le tableau.
7. Présenter la glace entre les lunettes extérieure et intérieure; adapter les lunettes sur le tableau.
8. Rebrancher les fils de la jauge sur leurs bornes respectives.
9. Remonter le tableau sur la planche de bord.
10. Brancher le câble du compteur.

OP 9289-A CANALISATION D'ESSENCE - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Placer un récipient approprié sous la sortie du réservoir d'essence et débrancher la canalisation. Boucher la sortie pour empêcher que le réservoir ne se vide.
2. Débrancher la canalisation d'essence sur la pompe.
3. Ouvrir les colliers fixant la canalisation sous le plancher; déposer la canalisation.

Repose

4. Présenter la canalisation sous le plancher et la prendre dans ses colliers.
5. Brancher la canalisation sur la pompe.
6. Enlever le bouchon du trou de sortie du réservoir et raccorder la canalisation. Si le réservoir a perdu beaucoup d'essence, filtrer celle-ci et la reverser dans le réservoir.

OP 9289-A1 SUPPLEMENT : CONFECTION DE LA CANALISATION
(Y compris coupe à longueur et pose des raccords)

1. Couper un morceau de tuyau de nylon de 3188 mm \pm 12,7 mm ($125\frac{1}{2}$ " \pm $\frac{1}{2}$ ").
2. Enfiler un écrou-raccord sur le tuyau, puis une virole.
3. Sertir la virole en place de telle sorte que le nylon dépasse de 0,76-1,27 mm (.03-.05").
4. Emmancher le raccord de caoutchouc nitrilé sur l'autre extrémité du tuyau sur 19 mm (3/4") au moins.

OP 9289-B ENSEMBLE DE CANALISATION D'ESSENCE - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9289-A et A1)

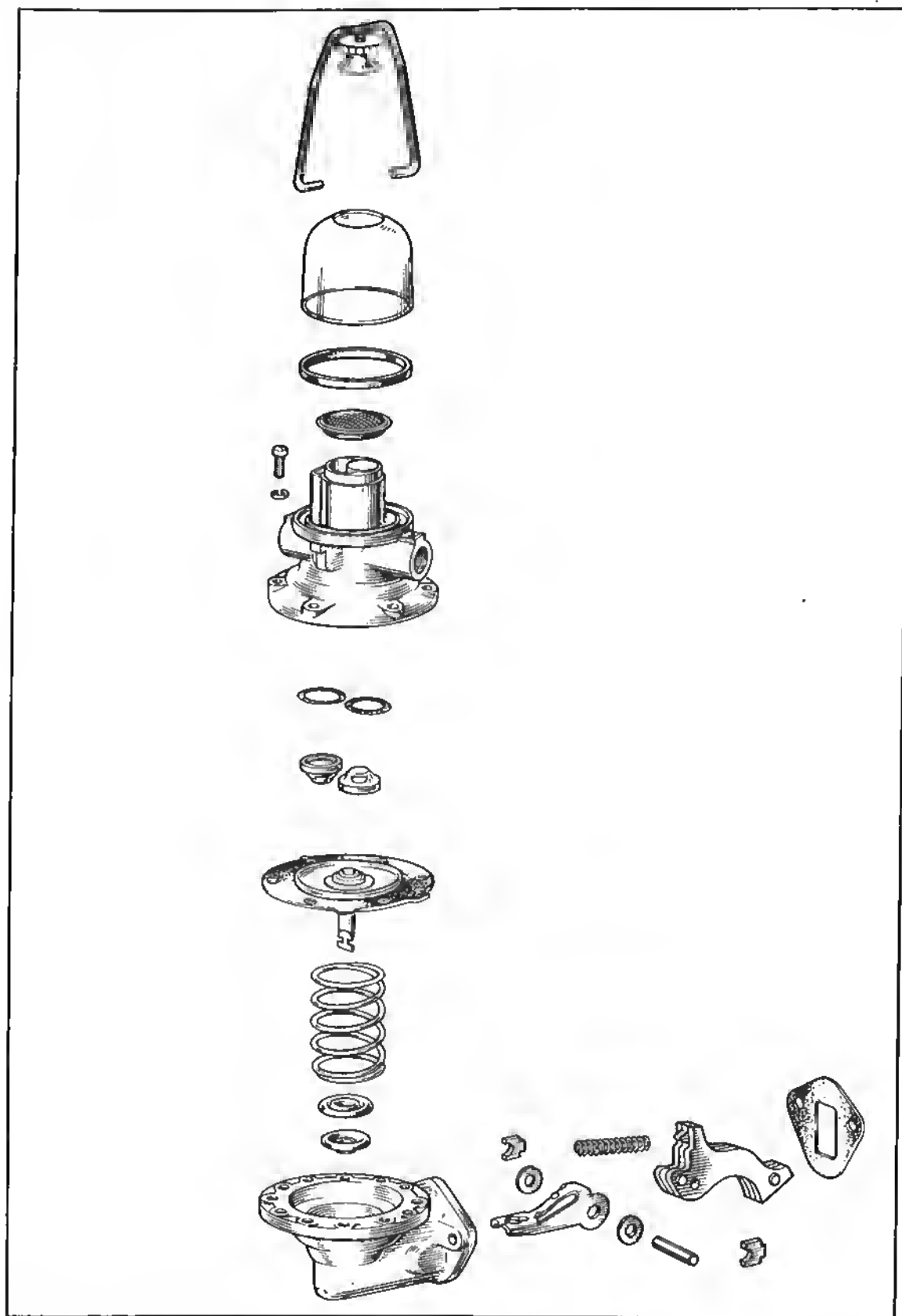
OP 9350-A POMPE A ESSENCE - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.
2. Débrancher les canalisations sur la pompe. Boucher la canalisation pour empêcher la perte d'essence, car le niveau dans le réservoir peut être au-dessus de celui de la pompe.
3. Extraire les deux boulons et rondelles grower fixant la pompe à essence sur le bloc-cylindres; déposer la pompe, en soulevant le bras pour éviter l'excentrique et l'ouverture allongée du bloc. Déposer le joint.

Repose

4. Nettoyer les plans de joint sur le bloc et sur la pompe, en éliminant toute trace du vieux joint.
5. Poser un joint neuf sur la bride de la pompe; introduire le bras dans le bloc par l'ouverture allongée, de telle sorte que le bras appuie sur l'excentrique de l'arbre à cames; assembler la pompe sur le bloc en serrant uniformément les boulons à 1,66-2,07 m.kg (12-15 lb.ft).
6. S'assurer que les raccords des canalisations sont propres; raccorder les tuyaux.
7. Faire tourner le moteur et vérifier l'étanchéité des raccords.
8. Enlever les housses d'ailes et abaisser le capot.



Vue éclatée de la pompe à essence

OP 9350-A1 SUPPLEMENT - DIAPHRAGME - REMPLACEMENT
(Pompe à essence déposée)

Dépose

1. Repérer la position de la languette du diaphragme sur les deux corps de la pompe, extraire les vis et séparer les deux corps.
2. Tourner le diaphragme d'environ un quart de tour dans un sens quelconque pour libérer sa tige de la biellette; déposer le diaphragme.
3. Déposer le ressort du diaphragme, la cuvette de l'arrêt d'huile et l'arrêt d'huile.

Repose

4. Installer l'arrêt d'huile, sa cuvette et le ressort du diaphragme.
5. Introduire l'extrémité de la tige dans la découpe de la biellette. Pour accrocher les découpes de la tige, tourner le diaphragme d'un quart de tour, de telle sorte que sa Petite Languette s'aligne avec le repère tracé sur la bride du corps inférieur.
6. Présenter le corps supérieur en alignant les repères, et poser sommairement les six vis. Faire jouer le bras plusieurs fois pour centrer le diaphragme, puis serrer les vis à fond tout en maintenant le bras comprimé au maximum.

OP 9350-A2 SUPPLEMENT : MECANISME DE LA POMPE A ESSENCE - REVISION
(Diaphragme de pompe déposé)

Dépose

1. Effacer les coups de pointeau arrêtant les deux freins de l'axe; déposer les freins. On peut alors déposer d'un bloc l'axe, le bras, le ressort, la biellette et les deux rondelles.

Repose

2. Présenter le bras, le pivot entre les bords tombés de la biellette, en s'assurant que la face centrale de la biellette et le siège du ressort sur le bras sont tournés vers le haut. Aligner les trous de la biellette et du bras et enfoncer l'axe.
3. Monter une rondelle de butée à chaque bout de l'axe, centre la biellette, et introduire l'ensemble avec précaution dans le corps inférieur de la pompe, l'appui du ressort sur le bras tourné vers le haut. Installer le ressort sur le bras de telle sorte qu'il soit guidé par les tenons du corps et du bras.
4. Monter deux freins d'axe neufs, un à chaque bout de l'axe, en s'assurant qu'ils situent positivement l'axe dans le corps. Immobiliser chacun des freins par deux coups de pointeau. Vérifier le fonctionnement du bras et de la biellette.

NOTE - Il faut toujours monter des freins d'axe neufs après démontage du corps inférieur, car les pièces fournies en rechange sont majorées et comportent un épaulement plus court facilitant la fixation à coups de pointeau. Ne pas essayer de remonter les vieux freins.

FORD ESCORT

OP 9350-A3 SUPPLEMENT : CLAPETS - REMPLACEMENT
(Pompe déposée, corps supérieur et inférieur séparés)

Dépose

1. Araser soigneusement les coups de pointeau et extraire les clapets du corps supérieur.

Repose

2. Monter dans le corps supérieur les joints, puis les deux ensembles de clapet.

NOTE- Les clapets ne ferment correctement que s'ils sont à la bonne place et tournés dans le bon sens. S'assurer que les clapets sont enfoncés à fond, et immobiliser chacun par six coups de pointeau sur la périphérie de la cage.

OP 9350-B DIAPHRAGME DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9350-A et A1)

OP 9350-C MECANISME DE LA POMPE A ESSENCE - REVISION
(Comprend OPS 9350-A, A1 et A2)

OP 9350-D CLAPETS DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9350-A et A3)

OP 9350-E DIAPHRAGME & CLAPETS DE POMPE A ESSENCE - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9350-A, A1 et A3)
(Avec emploi du nécessaire diaphragme et clapets)

OP 9350-F POMPE A ESSENCE - REVISION
(Comprend OPS 9350-A, A1, A2 et A3)
(Avec emploi du nécessaire de réparation pompe à essence)

OP 9350-G POMPE A ESSENCE - CONTROLE

Outillage nécessaire

500 X Jauge multiple

1. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.

Contrôle de la Dépression à l'Entrée de la Pompe

2. Remplir d'essence la cuve du carburateur. On peut, si nécessaire, adapter au carburateur une alimentation séparée par gravité.
3. Débrancher la canalisation sur l'entrée de la pompe; boucher la canalisation pour empêcher la perte d'essence et l'entrée des corps étrangers.
4. Brancher le dépressiomètre sur l'entrée de la pompe.
5. Faire tourner le moteur au ralenti; le dépressiomètre doit indiquer au moins 215,9 mm (8½") de Hg.

6. Arrêter le moteur : l'aiguille de la jauge doit prendre au moins une minute pour retomber à zéro.
7. Débrancher le dépressiomètre et rebrancher la canalisation d'essence sur l'entrée de la pompe.

Contrôle de la Pression de Refoulement de la Pompe

8. Remplir d'essence la cuve du carburateur. On peut, si nécessaire, adapter au carburateur une alimentation séparée par gravité.
9. Débrancher la canalisation reliant la pompe au carburateur.
10. Brancher le manomètre sur la sortie de la pompe.
11. Mettre le moteur en marche et observer la pression au ralenti. Emballier momentanément le moteur et observer la pression. Elle doit être de 0,07-0,14 kg/cm² (1-2 psi) pour tous les moteurs sauf GT, et de 0,25-0,35 kg/cm² (3½-5 psi) pour GT.
12. Arrêter le moteur.
13. Débrancher le manomètre et raccorder le tuyau entre la pompe et le carburateur.
14. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9364-A JOINT &/OU CUVE DU FILTRE A ESSENCE - REMPLACER

Dépose

1. Desserrer l'écrou de l'étrier, déposer la cloche et son joint.
2. Déposer le filtre et le nettoyer.

Dépose de la cuve de décantation



FORD ESCORT

Repose

3. Remonter soigneusement le filtre.
4. Remonter la cuve et son joint; bloquer l'étrier.

OP 9369-A CANALISATION ENTRE POMPE & CARBURATEUR - DEPOSE & POSE

Dépose

1. Desserrer les colliers à chaque extrémité et arracher la canalisation de ses raccords sur le carburateur et sur la pompe.

Rcpose

2. Pousser à fond la canalisation sur le raccord d'entrée du carburateur, et d'au moins 19,05 mm (3/4") sur le raccord de la pompe. Serrer la canalisation dans ses colliers.

OP 9369-A1 SUPPLEMENT : CONFECTION DE LA CANALISATION

1. Couper un morceau de tuyau de $330,2 \pm 3,18$ mm ($13" \pm 1/8"$).
2. Transférer les colliers de la vieille canalisation ou monter des colliers neufs.

OP 9369-B CANALISATION ENTRE POMPE & CARBURATEUR - REMPLACEMENT (Comprend OPS 9369-A et A1)

OP 9425-A, COLLECTEUR D'ADMISSION - DEPOSE & POSE (Comprend dépose et pose du carburateur, réglage du ralenti)

Dépose

1. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.
2. Vidanger en partie le système de refroidissement.
3. Déposer le filtre à air, voir Opération N°9600-A, sous-section 1 à 3.
4. Sur le levier des gaz du carburateur, débrancher l'arbre d'accélérateur.
5. Sur le carburateur, débrancher la canalisation d'essence et le tube de dépression de l'allumeur.
6. Débrancher le câble de starter en dévissant la vis du collier intérieur du câble.
7. Dévisser les écrous et séparer du collecteur le carburateur et son joint.
8. Débrancher la durite de sortie d'eau et, le cas échéant, la durite de ventilation du carter, raccordées sur le collecteur d'admission.
9. Déposer le collecteur d'admission après avoir extrait ses écrous et boulons.

Répose

10. Appliquer de la pâte à joint EM-4G-14 autour du passage d'eau, sur le plan de joint du collecteur, et présenter le collecteur sur les pieds de centrage. Poser les boulons, écrous et rondelles du collecteur et serrer uniformément à 2,07-2,49 m.kg (15-18 lb.ft).
11. Raccorder sur le collecteur d'admission la durite d'eau et, le cas échéant, la durite de ventilation du carter.
12. Poser un joint neuf sur la bride et remonter le carburateur sur le collecteur.
13. Brancher sur le carburateur le tuyau de dépression de l'allumeur et la canalisation d'essence.
14. Raccorder l'arbre d'accélérateur avec le levier des gaz.
15. Raccorder le câble de starter.

CONDUITE A GAUCHE

Fixer le câble extérieur sur le support de starter et serrer le collier. Enfiler le câble intérieur dans le tourillon du levier de starter et serrer la vis de blocage, la tirette de starter et le levier se trouvant tout deux en position "OFF".

CONDUITE A DROITE

Enfiler le câble intérieur dans le tourillon du levier de starter et le fixer sur le support de starter, la tirette et le levier de starter étant tout deux en position "OFF".

16. Remonter le filtre à air - voir Opération N° 9600-A, sous-sections 4 à 6.
17. Remplir le système de refroidissement.
18. Régler le ralenti du carburateur - voir Opération N° 9510-E.
19. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9425-A1 SUPPLEMENT : COLLECTEUR D'ADMISSION - REMPLACEMENT

1. Extraire les goujons de fixation du carburateur et les monter sur le collecteur neuf.
2. Extraire le raccord de sortie d'eau et le raccord de la durite de ventilation ou le bouchon, suivant le cas, et les transférer sur le collecteur neuf.

OP 9425-B COLLECTEUR D'ADMISSION - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9425-A et A1)

OP 9428-A COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT - DÉPOSE & POSEDépose

1. Ouvrir le capot et poser les housses d'ailes.
2. Débrancher du collecteur le tuyau d'échappement.
3. Déposer le collecteur d'échappement.

FORD ESCORT

Repose

4. Présenter le collecteur d'échappement sur la culasse, en s'assurant que le joint central du collecteur est tourné dans le bon sens. Serrer uniformément les écrous et boulons à 2,07-2,49 m.kg (15-18 lb.ft).
5. Présenter le tuyau d'échappement sur le collecteur, poser le collier et serrer énergiquement.
6. Déposer les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9441-A JOINT DE COLLECTEUR D'ADMISSION - REMPLACEMENT (Comprend réglage du ralenti)

Dépose

1. Ouvrir le capot et poser les housses d'ailes.
2. Déposer le filtre à air - voir Opération N° 9600-A sous-sections 1 à 3.
3. Séparer l'arbre d'accélérateur et le levier des gaz du carburateur.
4. Vidanger en partie le système de refroidissement.
5. Ecarter de côté le collecteur après avoir dévissé ses écrous et boulons.
6. Déposer le joint.

Repose

7. Appliquer de la pâte à joint EM-4G-14 sur les deux côtés du joint, autour du passage d'eau, et présenter le joint sur la culasse.
8. Installer le collecteur et serrer uniformément écrous et boulons à 2,07-2,49 m.kg (15-18 lb.ft).
9. Installer le filtre à air - voir Opération N° 9600-A, sous-sections 4 à 6.
10. Remplir le système de refroidissement.
11. Régler le ralenti, voir Opération N° 9510-E.
12. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9448-A JOINT DE COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT - REMPLACEMENT

Dépose

1. Ouvrir le capot et poser les housses d'ailes.
2. Ecarter de côté le collecteur après avoir extrait ses écrous et boulons.
3. Déposer les joints.

Repose

4. Présenter le joint central sur les goujons en s'assurant qu'il est correctement orienté, et placer le collecteur sur les goujons.
5. Situer les autres goujons entre les brides du collecteur et la culasse, poser écrous et boulons et serrer uniformément à 2,07-2,49 m.kg (15-18 lb.ft).
6. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.

OP 9510-A CARBURATEUR - DEPOSE & POSE - &/OU JOINT - REMPLACEMENT
(Comprend réglage du ralenti)

Dépose

1. Ouvrir le capot et poser les housses d'ailes.
2. Déposer le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 1 à 3.
3. Séparer du carburateur les canalisations d'essence et de dépression.
4. Séparer l'arbre d'accélérateur et le levier des gaz.
5. Débrancher le câble de starter.
6. Séparer du collecteur le carburateur et son joint, après avoir extrait écrous et rondelles grower.

Repose

7. Poser un joint neuf sur la bride du collecteur et présenter le carburateur sur les goujons. Poser les rondelles grower et les écrous sur les goujons et serrer uniformément.
8. Raccorder sur le carburateur les canalisations d'essence et de dépression.
9. Raccorder l'arbre d'accélérateur avec le levier des gaz.
10. Raccorder le câble de starter.

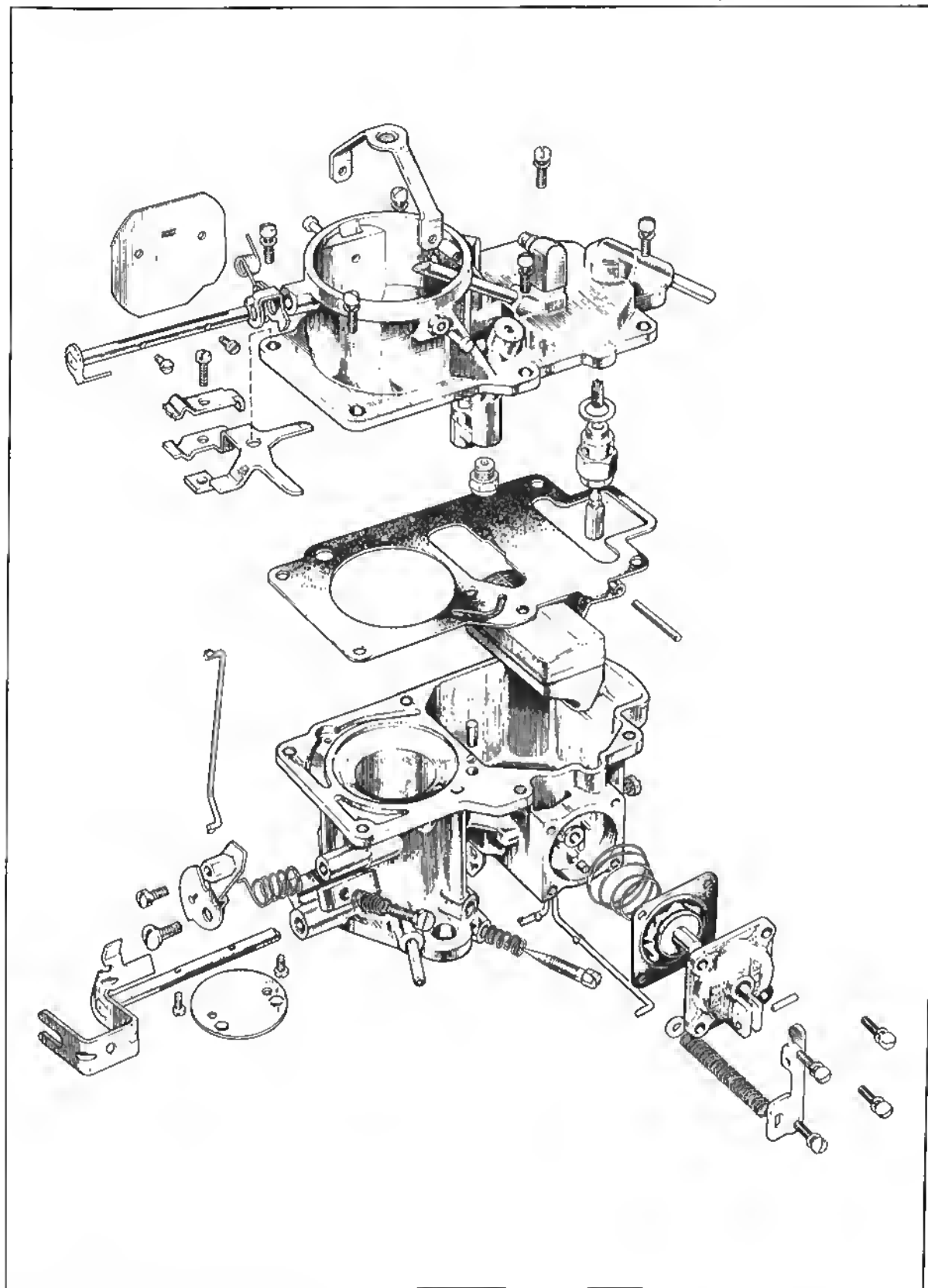
CONDUITE A DROITE

Enfiler le câble intérieur dans le tourillon du levier de starter et le fixer sur le support de starter, la tirette et le levier de starter étant en position "OFF".

CONDUITE A GAUCHE

Raccorder le câble extérieur au support de starter et serrer le collier. Enfiler le câble intérieur dans le tourillon du levier de starter et bloquer la vis de pinçage, la tirette et le levier de starter étant en position "OFF".

11. Remonter le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 4 à 6.
12. Régler le ralenti, voir Opération N° 9510-E.
13. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.



Vue éclatée du carburateur Ford

OP 9510-A2 SUPPLEMENT : JOINTS DE CARBURATEUR - REMPLACEMENT (Avec emploi du sachet de joints, carburateur déposé)

1. GT, carburateur Weber seulement. Débrancher l'extrémité inférieure de la tringle de commande du volet de starter.
2. Extraire les vis reliant les corps et déposer le corps supérieur avec précaution, en s'assurant que le joint vient avec.

Sur le carburateur Ford, détacher la biellette de starter quand le corps supérieur se sépare; noter également que le support du câble de starter est fixé par la vis arrière gauche.

3. Extraire l'axe du bras de flotteur et déposer le flotteur. On peut alors retirer le pointeau.
4. Séparer le joint du corps supérieur.
5. Dévisser le boîtier du pointeau et enlever le joint.
6. Poser un joint neuf sur le boîtier du pointeau et remonter celui-ci sur le corps supérieur.
7. Poser un joint neuf sur le corps supérieur.
8. Placer le pointeau dans son boîtier et remonter le flotteur.
9. Vérifier le réglage du flotteur et le retoucher s'il y a lieu, voir Opération N° 9510-E.
10. GT, carburateur Weber seulement.

a) Extraire le clapet de décharge de la pompe d'accélération et déposer le gicleur.

b) Remplacer le joint, remonter le gicleur et le clapet de décharge.

11. Assembler le corps supérieur sur le corps inférieur.

Sur carburateur Ford, au montage du corps supérieur, raccorder la biellette de starter avec la came de ralenti accéléré; situer également le support du volet de starter sous la vis arrière gauche. Serrer les vis du carburateur tout en maintenant le levier de starter en position de fermeture.

NOTE.- Si l'on n'observe pas cette méthode, le levier de starter sera décentré et le starter restera sans effet. En pareil cas, nepas ramener de force le levier dans la position correcte, mais desserrer les vis, puis les resserrer pendant que le levier est en position de fermeture.

12. GT, carburateur Weber seulement. Brancher la tringle de commande du volet de starter.

OP 9510-A3 SUPPLEMENT : CARBURATEUR - REVISION (Carburateur déposé)

CARBURATEUR FORD

Démontage

1. Extraire les six vis et rondelles grower fixant le corps supérieur sur le corps inférieur. Tout en soulevant le corps avec précaution, libérer la biellette de starter. Le joint doit venir avec le corps supérieur; s'assurer soigneusement qu'il ne colle pas au corps inférieur.

FORD ESCORT

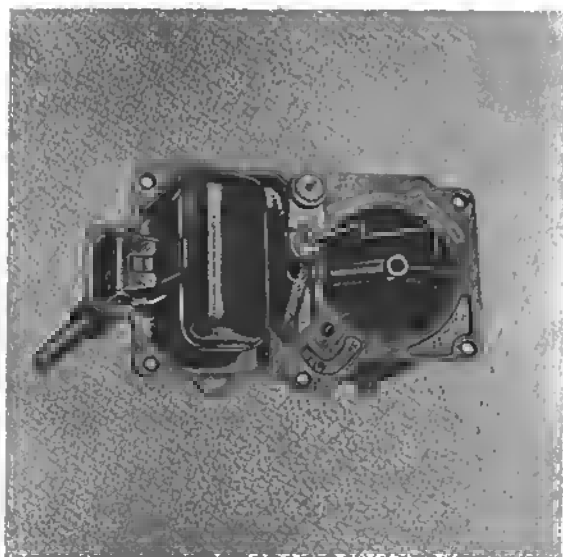
2. Extraire l'axe du pivot de flotteur, puis le flotteur.
3. Déposer le pointeau.
4. Séparer le joint et le corps supérieur.
5. Extraire du corps inférieur le clapet de décharge à bille de la pompe d'accélération et la masselotte.
6. Dévisser le boîtier du pointeau, extraire la crépine de gaze.
7. Dévisser le gicleur principal.
8. Pour déposer le volet de starter et son arbre, supprimer d'abord d'un coup de fraise les deux axes fixant le filtre à air, puis déposer l'arrêt.
9. Extraire les deux vis pinçant le volet de starter dans son arbre; déposer le volet.
10. Ebarber le pourtour des trous de vis du volet de starter, extraire l'arbre du volet, et faire glisser sur l'arbre la butée et le ressort.
11. Extraire les quatre vis fixant la pompe d'accélération; déposer le corps de la pompe et le bras de commande, le diaphragme et le ressort de rappel.
12. Séparer du levier de commande de la pompe et du bras de l'arbre de volet des gaz le poussoir de la pompe d'accélération et son ressort.
13. Séparer de l'arbre du volet des gaz le bras du poussoir de la pompe d'accélération.
14. Extraire la vis pivot, déposer le levier de starter et le ressort de rappel.
15. Extraire les deux vis pinçant le volet des gaz dans son arbre; déposer le volet.
16. Ebarber le pourtour des trous de vis du volet des gaz et extraire du corps l'arbre du volet.
17. Extraire la vis-pointeau de richesse, déposer le ressort.
18. Extraire la vis de butée de ralenti et son ressort.

Remontage

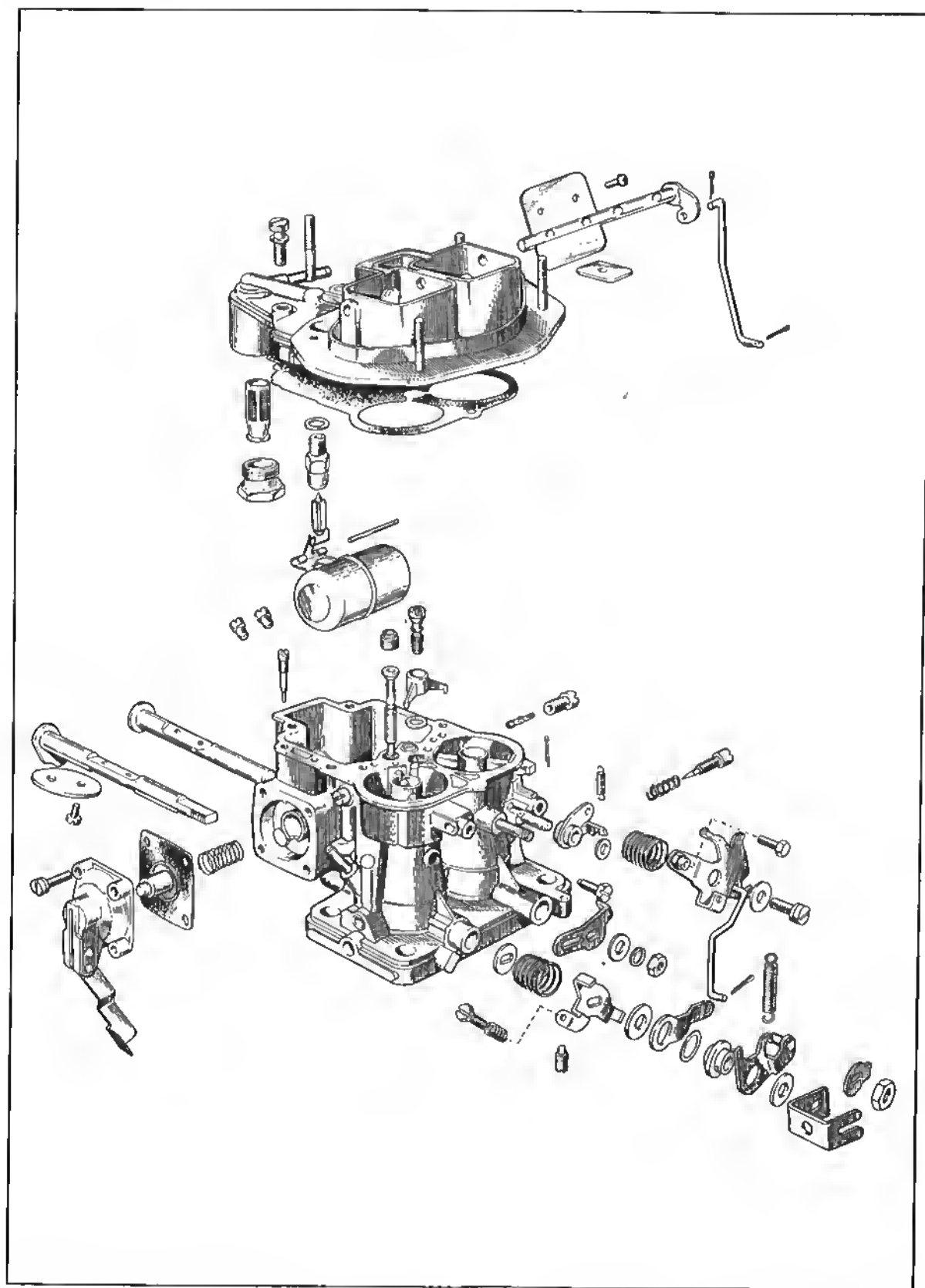
19. Introduire dans le corps l'arbre du volet des gaz et adapter le volet sur l'arbre. Centrer le volet dans l'alésage, le volet étant en position fermée. S'assurer que les deux encoches du volet sont tournées du même côté que les fraisages des têtes de vis dans l'arbre.
20. Remonter la vis de richesse et son ressort; serrer la vis jusqu'à ce qu'elle bute, puis revenir d'un tour en arrière.
21. Assembler la vis de butée de ralenti et son ressort.
22. Monter sur l'arbre du volet des gaz le bras du poussoir de pompe d'accélération.
23. Raccorder avec le bras et avec le levier de commande de la pompe le poussoir de la pompe d'accélération et son ressort.

24. Monter dans le couvercle de la pompe d'accélération le diaphragme et le poussoir, puis présenter le ressort de rappel du diaphragme dans le corps de la pompe. Remonter le couvercle avec précaution, et le fixer par quatre vis et rondelles grower.
25. Glisser le ressort et la butée sur l'arbre de starter, puis introduire l'arbre dans le corps. Monter le volet de starter et le centrer dans la prise d'air. S'assurer que les indentations du volet et les fraisages des têtes de vis sur l'arbre sont tournées dans le même sens.
26. Monter l'arrêtoir du filtre à air et le fixer par deux axes forcés dans les trous.
27. Monter le gicleur principal.
28. Présenter la crépine de gaze dans le boîtier du pointeau; remonter le boîtier.
29. Poser le pointeau dans son boîtier, la pointe en haut.
30. Poser un joint neuf sur le corps supérieur.
31. Présenter le flotteur et glisser son axe en place.
32. Vérifier le réglage du flotteur et le régler s'il y a lieu, voir Opération N° 9510-E.
33. Placer le ressort de rappel sur la butée du corps et monter le levier de starter avec son pivot fileté.
34. Monter la pompe d'accélération, la bille du clapet de décharge et la masselotte.
35. Introduire un bout de la bielle de starter dans la butée et l'autre dans la came de ralenti accéléré; remonter avec précaution le corps supérieur sur le corps inférieur. Assembler ceux-ci par six vis. La vis arrière gauche maintient également le support de butée du câble de starter. Serrer ces vis tout en maintenant le levier de starter en position de formature.

NOTE. Si l'on n'observe pas cette méthode, le levier de starter sera décentré et le starter restera sans effet. Ne pas ramener de force le levier dans la position correcte, ce qui en-



Gicleur principal - Ford



Vue éclatée du carburateur Weber

dommagerait la biellette de starter, mais desserrer les vis du corps supérieur jusqu'à ce qu'on puisse tourner le levier dans la position correcte, puis resserrer les vis.

36. Contrôler et régler s'il y a lieu la commande du volet de starter, le réglage du ralenti accéléré et la course de la pompe d'accélération, voir Opération N° 9510-E.

CARBURATEUR WEBER

Démontage

1. Extraire du couvercle du carburateur l'arrêt du filtre, et déposer le filtre de gaze.
2. Débrancher l'extrémité inférieure de la tringle de commande du volet de starter, en extrayant la goupille fendue et la rondelle de nylon.
3. Déposer le corps supérieur après avoir extrait les vis.
4. Chasser l'axe du flotteur, déposer le flotteur et le pointeau.
5. Séparer le joint du corps supérieur.
6. Dévisser le boîtier du pointeau.
7. Déposer le couvercle de la pompe d'accélération, le diaphragme et le ressort après avoir extrait les quatre vis de fixation.
8. Si nécessaire, déposer le levier de la pompe d'accélération après avoir chassé l'axe de l'extrémité avec un chasse-goupille.
9. Extraire la goupille fendue fixant l'extrémité supérieure de la tringle de commande du volet de starter sur le levier de l'arbre; démonter.
10. Extraire les vis des volets de starter; déposer les volets. Retirer l'arbre.
11. A la base de la cuve à niveau constant, dévisser les gicleurs principaux primaire et secondaire.
12. A la partie supérieure du corps de carburateur, dévisser le clapet de décharge de la pompe d'accélération et le déposer en même temps que le gicleur de décharge.
13. Extraire du corps supérieur du carburateur les gicleurs de correction d'air, retourner le corps et extraire les tubes d'émulsion.
14. Dévisser les deux porte-gicleur de ralenti, un de chaque côté du corps. Déposer les gicleurs de ralenti.
15. A la base du corps, déposer la vis de richesse et son ressort.
16. Déposer le ressort de rappel du volet secondaire des gaz entre le corps du carburateur et le levier de commande du volet secondaire.
17. Redresser le frein de l'arbre du volet des gaz primaire, dévisser l'écrou et extraire de l'arbre du volet primaire le levier de commande des gaz, l'entretoise, le levier de commande secondaire et le ressort.

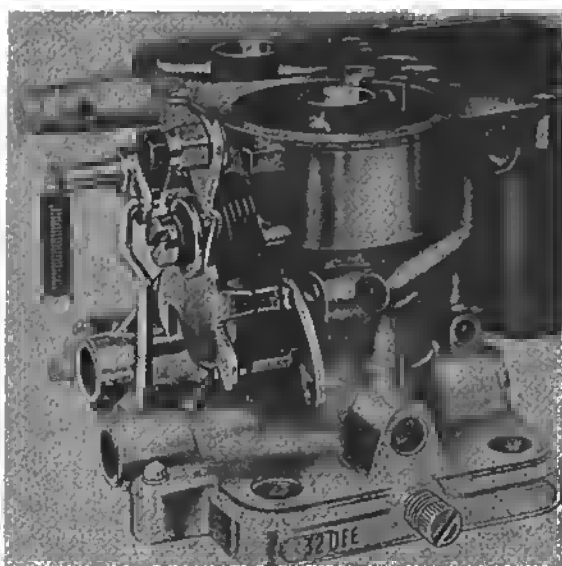
FORD ESCORT

18. Débrancher la biellette de ralenti accéléré et extraire de l'arbre le coussinet, les rondelles et le levier de ralenti accéléré.
19. Dévisser l'écrou et extraire la rondelle et le levier de l'arbre du volet des gaz secondaire.
20. Extraire les vis des volets des gaz, déposer les deux volets, déposer les arbres des volets primaire et secondaire.
21. Extraire la vis, puis le levier de commande starter, le ressort et la rondelle.

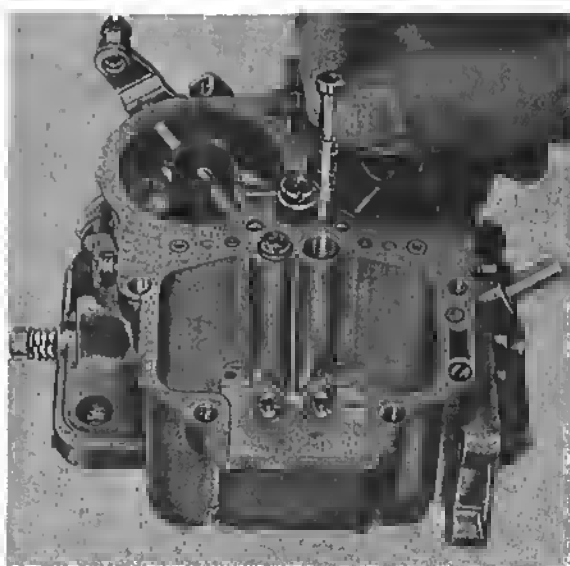
Remontage

22. Introduire le filtre de gaze dans le couvercle et visser le bouchon de laiton.
23. Introduire par la droite l'arbre de starter dans son alésage. Installer les volets, le déport en arrière, en s'assurant que les chanfreins sont parallèles à la prise d'air quand les volets sont fermés.
24. Centrer les volets dans la prise d'air et les fixer avec deux vis chacun. Miter l'extrémité fileté des vis.
25. Monter le cache-poussière sur la bride du filtre à air, passer la tringle du starter à travers le joint et la bride et la raccorder au levier de l'arbre.
26. Poser sur son arbre le levier de relais de starter et la rondelle; freiner avec une goupille fendue neuve.
27. Accrocher au levier de commande de starter la tringle de ralenti accéléré et le ressort de l'articulation.
28. Accrocher le ressort de rappel sur le bossage du corps du carburateur, l'extrémité droite engagée dans le trou de positionnement.
29. Présenter le levier de commande de starter sur le bossage, et raccorder le ressort d'articulation avec le levier du relais. S'assurer que la tringle de ralenti accéléré se trouve entre les deux bossages de l'arbre des volets des gaz, et que le bras élastique de l'articulation du levier de relais touche la came du levier de commande de starter.
30. Arrêter le levier de commande du starter au moyen de la vis de fixation munie d'une rondelle plate et d'une rondelle grower.
31. Accrocher l'extrémité du ressort de rappel sous le support de la tringle de ralenti accéléré.
32. Introduire par l'avant, dans son alésage, l'arbre du volet des gaz secondaire.
33. Tourner l'arbre du volet des gaz de telle sorte que la fente soit parallèle avec l'alésage du carburateur, les trous taraudés à l'intérieur. Introduire le volet dans la fente, de telle façon que la face repérée 78° se trouve à l'extérieur, ce repère étant situé sous l'arbre. On est ainsi assuré que les chanfreins des volets sont dans la bonne direction.
34. Centrer le volet dans l'alésage du carburateur et dans son arbre. Poser les vis de fixation et miter leur extrémité fileté après avoir serré.
35. Monter le levier des gaz, le levier au contact de la butée. Freiner le levier à l'aide des rondelles et de l'écrou.

36. Contrôler l'interstice entre le volet secondaire des gaz et l'alésage du carburateur à son point le plus large, le volet étant maintenu fermé. Régler la butée de façon à obtenir un interstice de 0,038 mm (.0015").
 37. Introduire dans son alésage l'arbre du volet primaire des gaz.
 38. Tourner l'arbre de volet de telle sorte que la fente soit parallèle à l'alésage du carburateur, les trous taraudés en bas. Introduire le volet dans la fonte, de telle sorte que la face portant le repère "78°" soit à l'extérieur, le repère sous l'arbre du volet.
 39. Contrer le volet dans l'alésage du carburateur et sur son arbre. Poser les vis et mater les extrémités filetées après avoir serré.
 40. Présenter sur l'arbre du volet des gaz la rondelle fendue, le ressort de rappel et le levier de butée de ralenti. Engager l'extrémité recourbée du ressort autour du bras inférieur de ce levier, et l'extrémité rectiligne sur la partie supérieure de la bride du carburateur, entre les deux alésages. S'assurer que les spiro du ressort ne sont pas pincés entre le levier, la rondelle et le bossage de l'arbre.
 41. Placer une rondelle plate sur l'arbre, puis le levier de ralenti accéléré et la rondelle ondulée déjà montée sur le coussinet.
 42. Accrocher la tringle de ralenti accéléré sur le levier de ralenti accéléré.
 43. Placer le levier de relais d'accélérateur sur le coussinet, en introduisant le téton dans le trou mortaisé du levier secondaire des gaz.
 44. Poser l'autre rondelle plate et le levier des gaz. Monter un arrêtneur neuf, visser l'écrou et rabattre l'arrêtneur.
 45. Accrocher le ressort de rappel du levier de relais des gaz et enfiler la goupille fendue dans la bielle de ralenti accéléré.
 46. Monter les gicleurs de ralenti dans leurs supports et en installer un de chaque côté de la cuve.
- N.B. - Primaire 50 Secondaire 45.



Levier de commande de starter installé



Pose des tubes d'émulsion

FORD ESCORT

47. Visser les gicleurs principaux en place dans la cuve.

NB.- Primaire 125 Secondaire 115

48. Introduire les tubes d'émulsion dans leurs puits et les arrêter au moyen des gicleurs de correction d'air.

NB.- Primaire 135 Secondaire 160

49. Installer le gicleur de pompe d'accélération avec un joint neuf et l'arrêter au moyen du clapet de décharge.

50. Remonter le levier de la pompe d'accélération s'il a été déposé, introduire l'extrémité non cannelée du pivot dans le trou inférieur (N°2), et enfoncer l'axe dans le couvercle jusqu'à ce que l'extrémité cannelée affleure le couvercle.

51. Placer le ressort de la pompe d'accélération dans son logement; présenter le diaphragme sur le couvercle, le poussoir dans la dépression du levier de commande.

52. Placer les quatre vis munies de rondelles grower dans le couvercle, à travers les trous correspondants du diaphragme. Présenter l'ensemble sur le corps du carburateur, le galet du levier de commande en prise avec la came. En serrant les vis, écarter le levier de la came jusqu'à la limite de course du diaphragme.

53. Visser dans le couvercle de la cuve le boîtier du pointeau muni d'un joint neuf.

54. Poser un joint neuf sur le corps supérieur du carburateur, présenter le pointeau dans son boîtier, et monter sur le support de pivot l'axe et le flotteur.

55. Vérifier le réglage du flotteur et le retoucher s'il y a lieu, voir Opération N° 9510-E.

56. Monter le corps supérieur sur le corps inférieur, et raccorder avec le levier de relais la tringlo de commande du volet de starter.

57. Visser à fond et avec précaution la vis de richesse, puis revenir en arrière de $1\frac{1}{2}$ tour.

58. Visser la vis de butée de ralenti jusqu'au moment précis où elle touche la butée du volet des gaz; à partir de là, serrer encore d'un demi-tour.

59. Vérifier, en les retouchant s'il y a lieu, le réglage du ralenti accéléré, la fermeture et l'ouverture du volet de starter, voir Opération N° 9510-E.

OP 9510-A4 SUPPLEMENT : GOUJONS DE CARBURATEUR SUR COLLECTEUR - REMPLACEMENT

Outils nécessaires

Outil pour déposer et poser des goujons

Dépose

1. Extraire les goujons de la façon prescrite à l'aide de l'outil.

Repose

2. Monter les goujons neufs, toujours à l'aide de l'outil spécial.

OP 9510-A5 SUPPLEMENT : COLLECTEUR D'ADMISSION - DEPOSE & POSE
(Carburateur déposé)

Dépose

1. Séparer du collecteur d'admission la durite de sortie d'eau et, le cas échéant, la durite de ventilation du carter.
2. Extraire l'écrou et les boulons; déposer le collecteur d'admission.

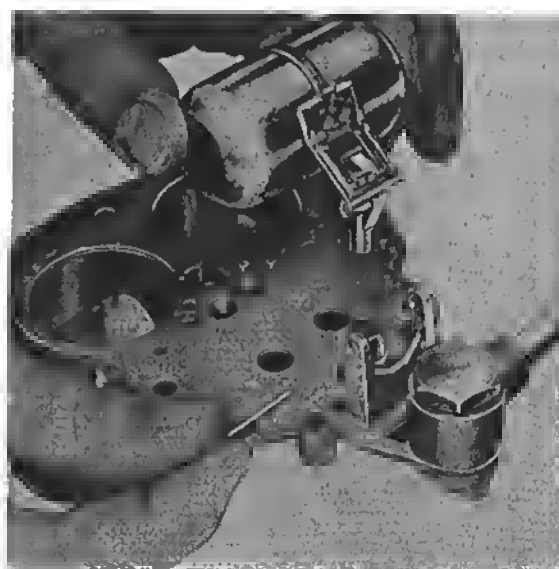
Repose

3. Appliquer de la pâte à joint EM-4G-14 sur le plan de joint du collecteur, autour du passage d'eau, et présenter le collecteur sur les pieds de centrage. Poser les boulons, écrous et rondelles du collecteur et serrer uniformément à 2,07-2,49 m.kg (15-18 lb.ft).
4. Rebrancher sur le collecteur d'admission la durite d'eau et, le cas échéant, la durite de ventilation du carter.

OP 9510-C JOINTS DU CARBURATEUR - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9510-A et A2)

OP 9510-D CARBURATEUR - REVISION
(Comprend OPS 9510-A et A3)

Montage du pointeau



FORD ESCORT

OP 9510-E CARBURATEUR - MISE AU POINT

Outillage nécessaire

500 X Jauge multiple (dépressiomètre)
Compte-tours
Analyseur de gaz d'échappement

CARBURATEUR FORD

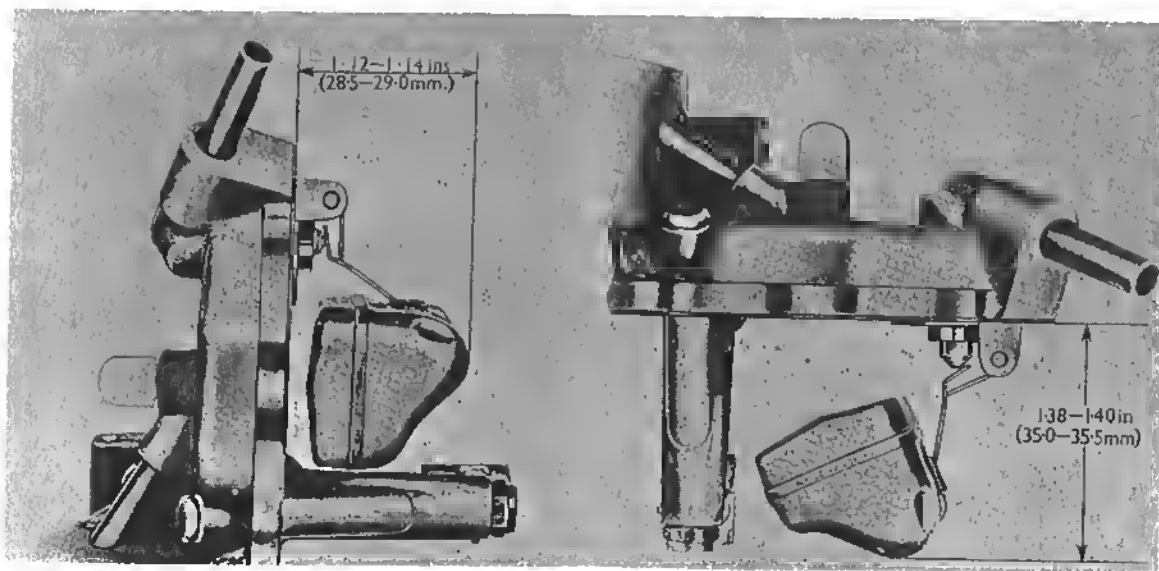
1. Déposer le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 1 à 3.

Réglage du flotteur et du niveau d'essence

2. Débrancher les canalisations d'essence et de ventilation.
3. Extraire les vis assemblant les deux corps; déposer avec précaution le corps supérieur, en s'assurant que le joint vient avec. En même temps, libérer la biellette du starter.

NOTE - Le support du câble de starter est maintenu par la vis arrière gauche. D'autre part, on aperçoit dans son alésage le clapet de décharge de la pompe d'accélération une fois le corps supérieur enlevé. Dans ces conditions, manipuler avec précaution la timonerie du volet des gaz, car le clapet et la masselotte peuvent être éjectés. De sérieux ennuis sont à prévoir si le clapet tombe dans le moteur.

4. Tenir vertical le corps supérieur, le flotteur pendant.
5. Mesurer la cote depuis le bas du flotteur jusqu'au joint du corps supérieur; la régler à 28,5-29,0 mm (1.12-1.14") s'il y a lieu, en cintrant le doigt qui touche le pointeau.
6. Orienter verticalement le corps supérieur et mesurer la cote entre le bas du flotteur et le joint. Régler à 35,0-35,5 mm (1.38-1.40"), s'il y a lieu, en cintrant le doigt qui touche le boîtier du pointeau.



Réglage du flotteur et du niveau d'essence - Ford

7. Remonter le corps supérieur sur le corps inférieur, tout en raccordant la bielle du starter avec la came de ralenti accéléré. Présenter le support du câble de starter sous la vis arrière gauche. Serrer toutes les vis, tout en maintenant le levier de starter en position de fermeture.

NOTE - Si l'on ne suit pas cette méthode, le levier de starter sera décentré et le starter ne fonctionnera pas. En pareil cas, **NE PAS FORCER** sur le levier pour le ramener à la position correcte, mais desserrer les vis, puis les resserrer quand le levier est en position fermée.

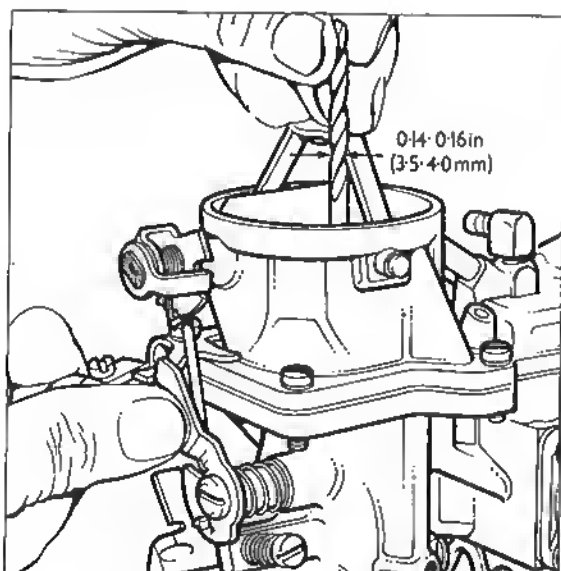
8. Rebrancher les canalisations d'essence et de ventilation.

Fermeture du volet de starter

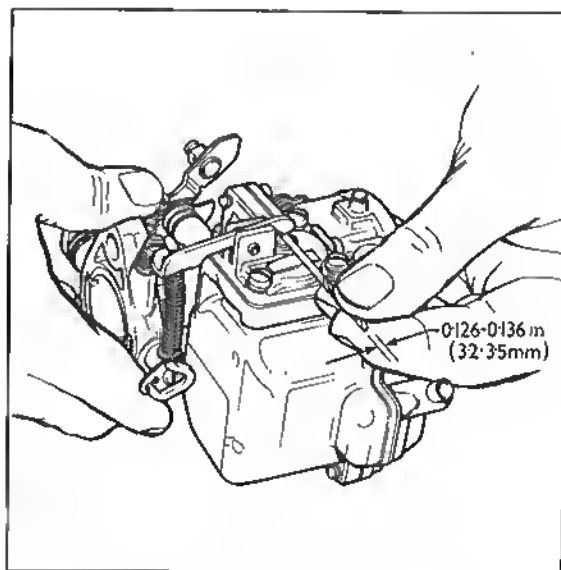
9. Amener le levier de starter en butée et appuyer sur le volet. Mesurer l'interstice entre l'arête inférieure du volet et l'intérieur de la prise d'air du carburateur. Cette cote doit être de 3,5-4,0 mm (.14-.16"). On peut utiliser à cet effet un foret ou une tige calibrée de 4 mm (5/32") qu'on introduit entre le volet et l'intérieur de la prise d'air. Si nécessaire, cintrer la patte de l'arbre de volet pour obtenir la cote voulue.

Ralenti accéléré

10. Brancher un compte-tours sur le moteur.
11. Amener le moteur à sa température normale, avec un régime de 580-620 tours-minute.
12. Sans arrêter le moteur, maintenir le volet de starter grand ouvert (vertical) et faire tourner son levier jusqu'à ce qu'il soit arrêté par la timonerie de starter.



Fermeture du volet de starter - Ford



Course de la pompe d'accélération - Ford

FORD ESCORT

13. Mesurer le régime du moteur : le régler s'il y a lieu à 900-1100 tr/m pour le moteur 1100 cc (climats tempérés) ou à 1100-1300 tr/m pour les moteurs 1100 cc (climats froids) et 1300 cc en cintrant le doigt qui touche la came de ralenti accéléré.

14. Remonter le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 4 à 6.

Course de la pompe d'accélération

15. Dévisser de quelques tours la vis de butée du volet des gaz, jusqu'à ce que le volet soit complètement fermé.

16. Comprimer le poussoir du diaphragme de la pompe d'accélération et mesurer l'intervalle entre le levier de commande et le poussoir. Il doit être de 3,2-3,5 mm (.126-.136") et l'en peut le mesurer à l'aide d'un feret ou d'une tige calibrée. Pour régler la course, cintrer le col de cygne de la tringle. Accentuer la courbure pour augmenter la course, et vice-versa.

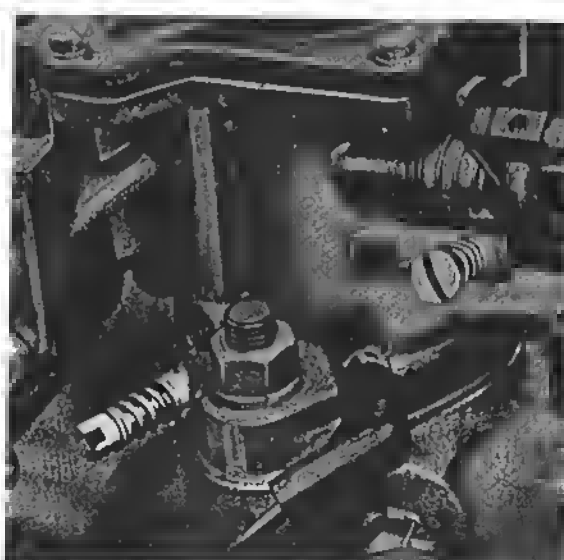
17. Ramener à sa position primitive la vis de butée du volet des gaz.

Réglage du ralenti

18. Brancher un dépressiomètre sur le collecteur d'admission à l'aide d'un raccord approprié. S'il existe un système de ventilation en circuit semi-fermé, brancher un raccord en T approprié dans le tube de ventilation du carter.

19. Lancer le moteur et agir sur la vis de butée du volet des gaz jusqu'à obtention du ralenti correct. Agir sur la vis de richesse pour obtenir la dépression maximum, en reteuchant le régime de ralenti s'il y a lieu.

NOTE - Au cours de ces réglages, le clapet d'émission du carter (s'il est prévu) doit être raccordé avec le collecteur.



Réglage du ralenti au moyen du dépressiomètre

Vis de réglage du ralenti

20. Débrancher le dépressiomètre et le compte-tours, revisser le bouchon sur le collecteur ou, le cas échéant, rebrancher le tube de ventilation du carter.

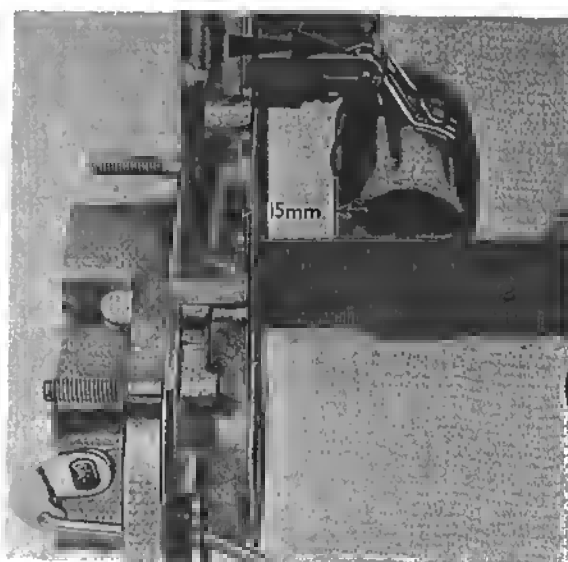
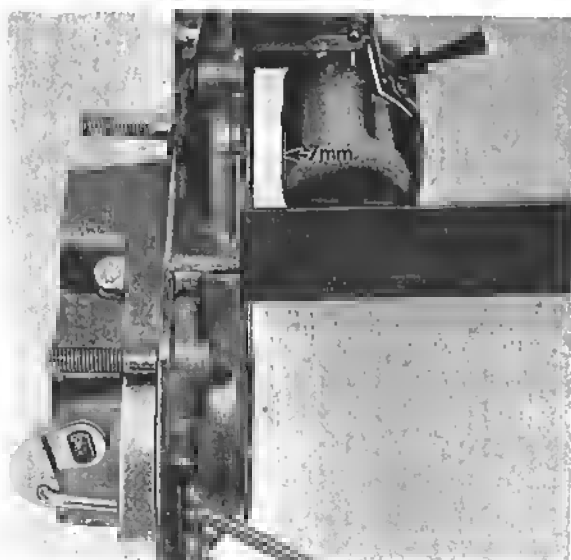
NOTE - Pour régler le ralenti, on peut se servir d'un analyseur de gaz d'échappement au lieu du dépressiomètre. Brancher l'appareil conformément aux instructions du constructeur et agir sur la vis de richesse pour obtenir le mélange optimum.

CARBURATEUR WEBER (G.T.)

1. Déposer le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 1 à 3.

Réglage du flotteur et du niveau d'essence

2. Débrancher la canalisation d'essence.
3. Débrancher l'extrémité inférieure de la tringle de commande du volet de starter.
4. Extraire les vis assemblant les corps et déposer avec précaution le corps supérieur, en s'assurant que le joint vient avec.
5. Tenir le couvercle vertical, le flotteur pendant, le doigt accroché au pointeau touchant légèrement la bille et perpendiculaire.
6. Mesurer la cote entre le flotteur et le couvercle muni de son joint, et la régler à 7 mm s'il y a lieu en cintrant le bras de pivotement du flotteur du côté flotteur.
7. S'assurer que la course est de 8 mm, soit 15 mm depuis le couvercle. Si nécessaire, régler la position du doigt qui repose sur le boîtier du pointeau pour obtenir cette course.
8. Remonter le corps supérieur sur le corps inférieur.
9. Raccorder la tringle de commande du volet de starter.
10. Rebrancher la canalisation d'essence.



Réglage du flotteur et du niveau d'essence - Weber

FORD ESCORT

Ralenti accéléré

11. Brancher un compte-tours sur le moteur.
12. Amener le moteur à sa température normale et au régime de 680-720 tours-minute.
13. Sans arrêter le moteur, maintenir le volet de starter grand ouvert (vertical) et tourner le levier de starter jusqu'à ce qu'il soit arrêté par sa timonerie.
14. Mesurer le régime et le régler le cas échéant à 1100-1300 tr/mn en cintrant la biellote de ralenti accéléré.
NOTE - Pour régler statiquement le ralenti accéléré, carburateur déposé, mesurer l'interstice entre le volet primaire des gaz et le corps du carburateur, au voisinage des trous de progression, le starter étant complètement fermé. Régler à 0,9 mm s'il y a lieu en cintrant la tringle d'accouplement du ralenti accéléré comme précédemment.

Fermeture du volet de starter

15. Le starter étant complètement fermé, maintenir son levier en butée. Ouvrir les volets en surmontant la résistance du ressort d'articulation et mesurer l'interstice entre le bord inférieur des volets de starter et la paroi intérieure de la prise d'air. La cote doit être de 5 mm; pour la régler, cintrer la butée du levier de starter.

Ouverture du volet de starter

16. Partant de la position de fermeture totale, ramener le levier en arrière de 10 mm mesurés le long de la ligne du câble de starter. Mesurer l'interstice entre le bord inférieur des volets de starter et la paroi intérieure de la prise d'air. Régler si nécessaire à 7,5-8,5 mm en cintrant légèrement le suiveur de came du levier relais. Cintrer le suiveur vers la came pour augmenter l'ouverture, et inversement. Ce réglage est très sensible : ne cintrer que très peu à la fois.
17. Remonter le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 4 à 6.

Réglage du ralenti

18. Brancher un dépressiomètre sur le tube de ventilation du carter à l'aide d'un raccord en T.
19. Faire tourner le moteur et agir sur la vis de butée jusqu'à obtention du ralenti correct. Agir sur la vis de richesse pour obtenir le maximum de dépression, tout en retouchant le ralenti s'il y a lieu.
NOTE - Au cours de ces réglages, le clapet d'émission doit être raccordé avec le collecteur.
20. Débrancher le dépressiomètre et le compte-tours; rebrancher le tube de ventilation du carter.
NOTE - Pour régler le ralenti, on peut se servir d'un analyseur de gaz à la place du dépressiomètre. Brancher l'analyseur conformément aux instructions du constructeur et agir sur la vis de richesse pour obtenir le mélange optimum.

OP 9533-A GICLEURS & CUVE A NIVEAU CONSTANT - NETTOYAGE

1. Déposer le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 1 à 3.
2. Carburateur Weber - GT seulement. Débrancher l'extrémité inférieure de la tringle de commande des volets de starter.

3. Extraire les vis assemblant les corps et déposer avec précaution le corps supérieur, en s'assurant que le joint vient avec. Sur le carburateur Ford, dégager la biellette du starter tout en déposant le corps supérieur; noter également que le support du starter est maintenu par la vis arrière gauche.

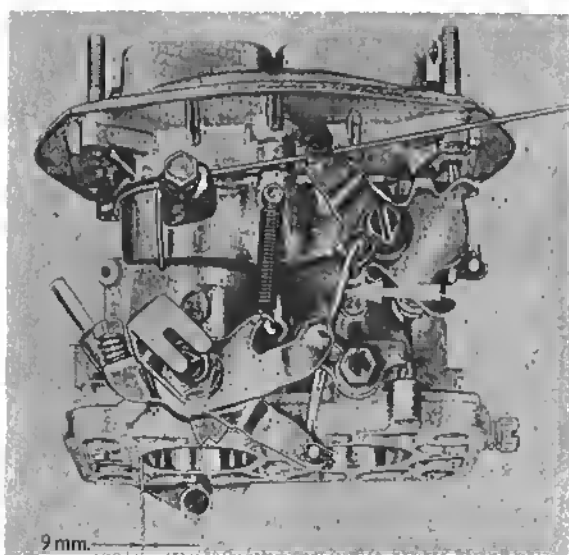
NOTE - Sur le carburateur Ford, on aperçoit dans son alésage le clapet de décharge de la pompe d'accélération aussitôt le corps supérieur déposé. Dans ces conditions, manipuler la tige de l'accélérateur avec précaution, car le clapet et la masselotte peuvent être éjectés. De sérieux ennuis sont à craindre si le clapet tombe dans le moteur.

4. Rincer la cuve à niveau constant avec de l'essence propre.
5. Déposer le gicleur principal (carburateur Ford) ou tous les gicleurs (Carburateur Weber, GT seulement); souffler les gicleurs et les remonter.
6. Assembler le corps supérieur sur le corps inférieur.

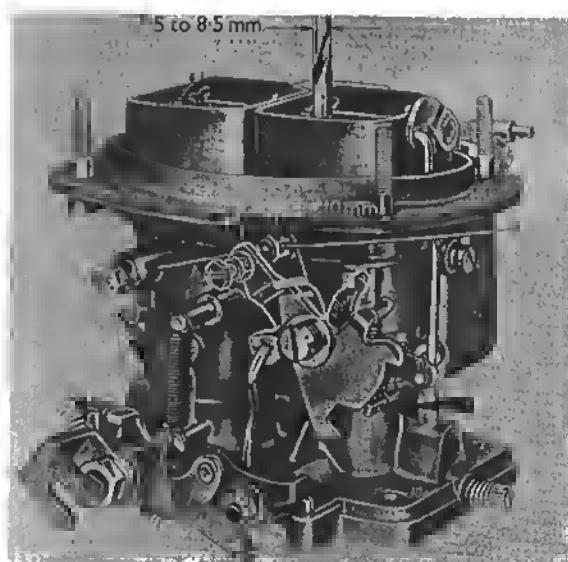
Sur carburateur Ford, raccorder la biellette de starter avec la came de ralenti accéléré tout en montant le corps supérieur, et placer le support du câble de starter sous la vis arrière gauche. Serrer les vis du carburateur tout en maintenant le levier de starter en position de fermeture.

NOTE - Si l'on n'observe pas ces précautions, le levier de starter sera décentré et le starter ne fonctionnera pas. NE PAS FORCER sur le levier pour le ramener à la position correcte si le cas se présente, mais desserrer les vis et resserrer en maintenant le levier dans la position de fermeture.

7. Carburateur Weber - GT seulement. Rebrancher la tringle de commande des volets de starter.
8. Remonter le filtre à air, voir Opération N° 9600-A sous-sections 4 à 6.



Ralenti accéléré - réglage statique - Weber



Ouverture du volet de starter - Weber

FORD ESCORT

OPERATION 9600-A FILTRE A AIR - DEPOSE & POSE

CARBURATEUR FORD

Dépose

1. Extraire l'écrou à oreilles et déposer le filtre à air.
2. Séparer le couvercle et la cuve.
3. Extraire de la cuve la cartouche.

Repose

4. Présenter la cuve sur le carburateur, le bec orienté vers l'avant du compartiment moteur.
5. Placer la cartouche dans la cuve et la centrer sur son siège.
6. Placer le couvercle sur la cuve, la flèche dans l'alignement du bec, et serrer le boulon central à 0,42-0,69 m.kg (3-5 lb.ft).

CARBURATEUR WEBER

Dépose

1. Extraire les deux écrous de la partie concave du filtre à air et déposer le couvercle.
2. Extraire la cartouche de papier.
3. Redresser les arrêtoirs, dévisser les écrous, extraire freins, rondelles plates et rondelles de caoutchouc. Déposer la cuve du filtre à air, les joints et les tubes entretoises.

Repose

4. Enfiler les tubes entretoises sur les goujons et monter un joint neuf. Présenter la cuve du filtre sur le carburateur, la rondelle de caoutchouc et la rondelle plate, puis des freins neufs et les écrous. Redresser les freins après avoir serré les écrous.
5. Présenter la cartouche et la centrer sur son siège.
6. Adapter le couvercle avec soin, en alignant sa flèche dans la direction du bec. Serrer soigneusement les deux boulons.

OP 9700-A CABLE DE STARTER - REMPLACEMENT

Dépose

1. Ouvrir le capot et poser les housses d'ailes.
2. Débrancher le câble de starter sur le carburateur.

NOTE - CONDUITE A DROITE - Le câble intérieur est retenu sur le support de starter.

CONDUITE A GAUCHE - Le câble intérieur est fixé sur le tourillon et le câble extérieur retenu sur le support.

3. Dévisser l'écrou de la gaine, derrière la planche de bord.
4. Extraire de la planche de bord le câble complet.

Repose

5. Inspecter le passe-fil du tablier et le remplacer s'il y a lieu.
6. Enfiler le câble à travers la planche de bord, l'écrou et le passe-fil du tablier.
7. Visser et serrer l'écrou sur la gaine, derrière la planche de bord.
8. Relier le câble de starter au carburateur, le levier de starter et la tirette étant en position de marche normale.

NOTE - CONDUITE A DROITE - Le câble intérieur est enfilé sur le tourillon du levier de starter et retenu sur le support.

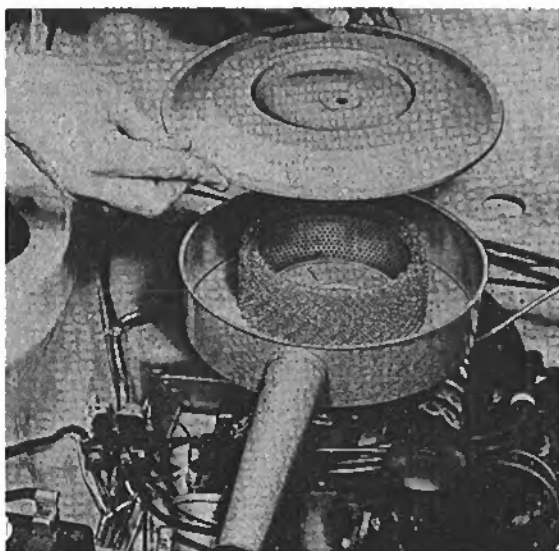
CONDUITE A GAUCHE - Le câble intérieur est fixé sur le tourillon et le câble extérieur retenu sur le support.

9. Vérifier le fonctionnement du starter et retoucher le réglage du câble s'il y a lieu.
10. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.

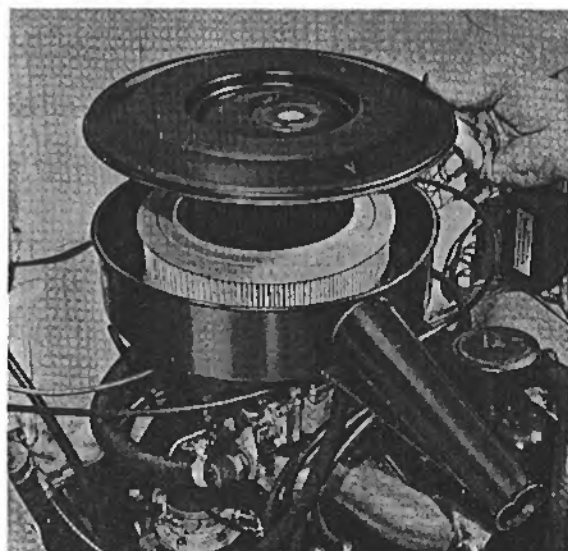
OP 9735-A PEDALE & ARBRE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE (Y compris réglage de la pédale d'accélérateur et du câble)

Dépose

1. Déposer le collier du câble d'accélérateur et séparer le câble du levier, sur l'arbre de pédale d'accélérateur.



Filtre à air - cartouche de gaze métallique



Cartouche de papier

FORD ESCORT

2. Décrocher le ressort de rappel de la pédale.
3. De chaque côté du coussinet droit, extraire les deux axes de fixation.
4. Extraire du support la pédale d'accélérateur avec son arbre.

NOTE - Le coussinet gauche est retenu par une gorge de l'arbre, et il faut, pour dégager celui-ci, exercer une certaine pression. On peut être obligé de tourner le coussinet droit de 45° pour le séparer du support de la pédale, afin que la pédale et l'arbre puissent franchir le passage de roue au moment de la dépose (Cas de la conduite à droite).

Repose

5. Introduire l'arbre de la pédale dans les coussinets, en exerçant la pression nécessaire pour engager le coussinet gauche dans la gorge de guidage.
6. Poser les axes de fixation de chaque côté du coussinet droit.
7. Accrocher le ressort de rappel de la pédale.
8. Relier le câble d'accélérateur au levier et remonter le collier.
9. Régler la pédale d'accélérateur, voir Opération N° 9735-C.

OP 9735-A1 SUPPLEMENT : COUSSINETS DE L'ARBRE DE PEDALE D'ACCELERATEUR - REMPLACEMENT
(Arbre de pédale d'accélérateur déposé)

Dépose

1. Tourner chaque coussinet de 45° et l'extraire du support de pédale.

Repose

2. Par l'extérieur du support, introduire chaque coussinet dans le trou carré prévu à son intention; tourner le coussinet de 45° pour l'immobiliser.

NOTE - Le coussinet gauche est noir et le droit est blanc. NE PAS LES INTERVERTIR.

OP 9735-B COUSSINETS DE L'ARBRE DE PEDALE D'ACCELERATEUR - REMPLACEMENT
(Comprend OPS 9735-A et A1)

OP 9735-C PEDALE D'ACCELERATEUR - REGLAGE

1. Placer une lame-jauge de 0,38 mm (.015") entre la butée de retour et la tige de la pédale. Régler la butée de telle sorte que la face avant de la pédale d'accélérateur soit à 114,3 mm (4.5") du plancher.
2. Régler le câble d'accélérateur, voir Opération N° 9799-B.

OP 9799-A CABLE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE
(Réglage compris)

Dépose

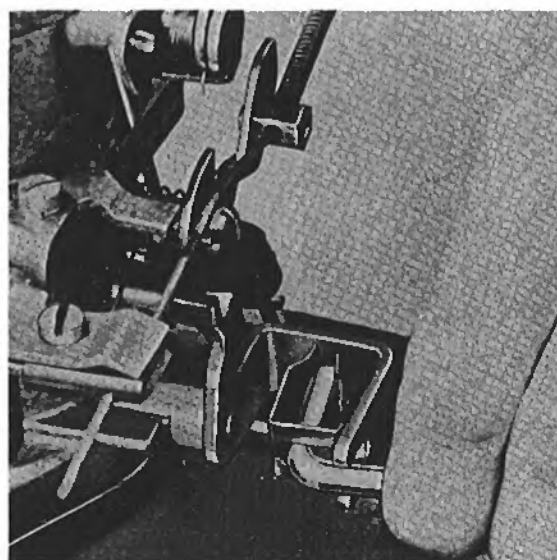
1. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.
2. Faire glisser le collier sur la douille du câble intérieur et sur la rotule du levier ; débrancher le câble intérieur.
3. Dégager le câble extérieur de sa fixation sur le couvre-culbuteurs.
4. Sur conduite à droite, dégager le câble de son attache sur le filtre à air.
5. Détacher le câble intérieur du levier de l'arbre de pédale.
6. Libérer le câble de ses fixations sur le tablier; déposer le câble.

Repose

7. Monter un collier neuf sur le tablier.
8. Passer le câble intérieur à travers le collier et y emmancher l'extrémité du câble extérieur.
9. Relier le câble intérieur au levier de l'arbre de pédale d'accélérateur; poser le collier.
10. Adapter la douille du câble intérieur sur la rotule du levier de l'arbre d'accélérateur; freiner la rotule.
11. Régler le câble, voir Opération N° 9799-B.
12. Sur conduite à droite, fixer le câble d'accélérateur sur le filtre à air.
13. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.



Pose d'un collier de câble d'accélérateur



Montage de l'arbre d'accélérateur sur le levier des gaz

FORD ESCORT

OP 9799-B CABLE D'ACCELERATEUR - REGLAGE

1. Passer une lame-jauge de 0,38 mm (.015") entre la butée de retour et la tige de la pédale d'accélérateur.
2. Ouvrir le collier fixant le câble extérieur sur le couvre-culbuteurs.
3. Laisser le câble extérieur prendre sa position naturelle, puis le fixer de nouveau sur le couvre-culbuteurs.
4. Enlever la lame-jauge et vérifier le fonctionnement de l'accélérateur. S'assurer qu'on peut aller du ralenti jusqu'à l'accélération maximum.

OP 9919-A ARBRE D'ACCELERATEUR - DEPOSE & POSE (Y compris réglage du câble)

Dépose

1. Soulever le capot et poser les housses d'ailes.
2. Faire glisser le collier sur la douille du câble intérieur et sur la rotule du levier; débrancher le câble intérieur.
3. Décrocher le ressort de rappel.
4. Sur le levier du volet des gaz, chasser l'extrémité de l'arbre d'accélérateur hors du collier de fixation.
5. Dégager l'arbre d'accélérateur de son coussinet sur le couvre-culbuteurs.

Repose

6. Contrôler le coussinet sur le support du couvre-culbuteurs; le remplacer s'il y a lieu.
7. Passer l'extrémité de l'arbre d'accélérateur dans le coussinet du couvre-culbuteurs.
8. S'assurer que le collier est accroché sur le levier des gaz du carburateur, présenter l'extrémité de l'arbre d'accélérateur dans le collier et l'enfoncer en place dans le levier du carburateur.
9. Accrocher le ressort de rappel.
10. Raccorder la douille du câble intérieur sur la rotule du levier et glisser en place le collier pour freiner la rotule.
11. Régler le câble, voir Opération N° 9799-B.
12. Enlever les housses d'ailes et fermer le capot.